1944/45

GEOGRAPHICA
SKRIFTER FRÅN UPSALA UNIVERSITETS GEOGRAFISKA INSTITUTION

Nr 16

# VÄGARNA INOM NORRBOTTENS LÄN

## STUDIER ÖVER DEN TRAFIKGEOGRAFISKA UTVECKLINGEN FRÅN 1500-TALET TILL VÅRA DAGAR

AV

GUNNAR HOPPE

---

UPPSALA 1945
APPELBERGS BOKTRYCKERIAKTIEBOLAG

# Geographica.

## Skrifter från Upsala Universitets Geografiska Institution.

Nr 1. Filip Hultblad: Flyttlapparna i Gällivare socken. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Nomadenlappen im Bezirk Gällivare.) 58 pp., 6 fig., 1 pl. 1936.

Nr 2. Sven-Erik Nordin: Sveriges varutrafik med utlandet i dess fördelning på viktigare hamnar och gränsstationer 1922—1934. (Der Warenverkehr Schwedens mit dem Auslande in seiner Verteilung über die wichtigeren Häfen und Grenzstationen während der Jahren 1922—1934.) 104 pp., 40 fig. 1937.

Nr 3. Israel Ruong: Fjällapparna i Jukkasjärvi socken. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Fjäll-Lappen im Bezirk Jukkasjärvi.) 76 pp., 26 fig., 2 kartor. 1937.

Nr 4. Gerd Enequist: Nedre Luledalens byar. En kulturgeografisk studie. (Resumé en français: Les villages de la vallée inférieure du Luleälv.) xxxv + 468 pp. 121 fig., 5 pl. 1937.

Nr 5. Olle Veirulf: Skogarnas utnyttjande i Älvdalen före storskiftet med särskild hänsyn till Älvdalens kronopark nr 1. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Nutzbarmachung der Wälder im Kirchspiel Älvdalen vor der Verkopplung.) Med karta. 48 pp., 1937.

Nr 6. Gunnar Lindgren: Falbygden och dess närmaste omgivning vid 1600-talets mitt. En kulturgeografisk studie. (Mit deutscher Zusammenfassung: Falbygden in Västergötland und ihre Umgebung um die Mitte des 17. Jahrhunderts. Eine kulturgeographische Studie.) XVI + 198 pp., 50 fig., 2 kartor. 1939.

Nr 7. Gerd Enequist: Lulebygdens livsmedelsförsörjning. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Lebensmittelversorgung der Lule-Gegend.) 48 pp., 9 fig. 1939.

Nr 8. Filip Hjulström: Sveriges elektrifiering. En ekonomisk-geografisk studie över den elektriska energiförsörjningens utveckling. (With an English summary: The Electrification of Sweden. A geographical study on the development of the supply of electric energy.) XX + 290 pp., 8 pl., 16 fig. 1940.

Nr 9. Gunnar Arpi: Hagfors och Nykroppa järnverks träkolsförsörjning. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Holzkohlenversorgung der Eisenhütten Hagfors und Nykroppa.) 36 pp., 6 fig. 1940.

Nr 10. Folke Brodow: Billingen-Falbygdens kalkindustri. En ekonomisk-geografisk studie. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Kalkindustrie im Gebiet Billingen-Falbygden. Eine ekonomisch-geographische Studie.) 48 pp., 11 fig. 1941.

Nr 11. Harald Wik: Norrlands export 1871—1937. (With an English summary: Norrland's Export 1871—1937) XVI + 219 pp., 41 fig. 1941.

Nr 12. Filip Hjulström: The Economic Geography of Electricity. An Outline. XXII + 233 pp., 40 fig. 1942.

Nr 13. Gerd Enequist: Yrkesgruppernas fördelning i Sveriges kommuner år 1930. En geografisk översikt. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Verteilung der grösseren Berufsgruppen in Schweden.) 123 pp., 3 fig., 13 planscher. 1943.

Nr 14. Torsten Lagerstedt: Näringsliv och bygd i Seminghundra härad vid 1630-talets slut. (Mit deutscher Zusammenfassung: Wirtschaftszweige, Kulturlandschaft und Besiedlung im Kreis Seminghundra (Landschaft Uppland) gegen Ende der 30-er Jahre des 17. Jahrhunderts.) X + 93 pp., 2 kartor, 7 fig. 1942.

Nr 15. Geografiska studier tillägnade John Frödin den 16 april 1944. 17 uppsatser. VIII + 501 pp., 119 fig., 16 pl. 1944.

Nr 16. Gunnar Hoppe: Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet till våra dagar. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Wege im Län Norrbotten.) XX + 345 pp., 69 fig., 9 planscher. 1945.

GEOGRAPHICA

SKRIFTER FRÅN UPSALA UNIVERSITETS GEOGRAFISKA INSTITUTION

PAPERS FROM THE GEOGRAPHICAL INSTITUTE, UPSALA UNIVERSITY
SCHRIFTEN VON DEM GEOGRAPHISCHEN INSTITUT DER UNIVERSITÄT UPSALA
MÉMOIRES DE L'INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ D'UPSAL

Nr 16

# VÄGARNA INOM NORRBOTTENS LÄN

## STUDIER ÖVER DEN TRAFIKGEOGRAFISKA UTVECKLINGEN FRÅN 1500-TALET TILL VÅRA DAGAR

AV

GUNNAR HOPPE

---

UPPSALA 1945
APPELBERGS BOKTRYCKERIAKTIEBOLAG

350/48

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING.


Sid.

Förord ..... VII
Källor och litteratur ..... IX
Kap. I. Inledning ..... 1
Kap. II. Källmaterialet ..... 8
Kap. III. Naturgeografisk översikt.
Undersökningsområdets storlek och läge ..... 15
Morfologiska huvuddrag ..... 17
De lösa jordlagren ..... 18
Översikt ..... 19
Moränen ..... 19
Isälvsavlagringarna ..... 21
Marina, lakustrina och fluviatila sediment ..... 23
Myrarna ..... 33
Vattendragens farbarhet ..... 33
Isläggning och islossning ..... 45
Snöförhållandena ..... 47
Landhöjningen ..... 49
Kap. IV. Tiden fram till 1600-talets början.
Befolkning, bebyggelse och näringsliv ..... 50
Befolkningens storlek ..... 50
Den fasta bebyggelsen ..... 51
Den bofasta befolkningens näringsliv ..... 52
Den lapska befolkningen ..... 53
Handeln ..... 56
Vägarna ..... 64
Översikt ..... 64
Närmare redogörelse för viktigare vägar ..... 67
Vägarnas beskaffenhet ..... 70
Trafiken ..... 71
Kap. V. Tiden från 1600-talets början till 1730-talet.
Befolkning, bebyggelse och näringsliv ..... 73
Befolkningens storlek ..... 73
Den fasta bebyggelsen ..... 73
Näringsliv ..... 75
Bergshantering ..... 75
Handeln ..... 80

Sid.

Vägarna ... 88
Översikt ... 88
Närmare redogörelse för viktigare vägar ... 102
Vägarnas beskaffenhet ... 119
Sommarvägarna ... 119
Intervägarna ... 131
Väghållningsskyldighetens fördelning ... 134
Trafiken ... 137
Trafikanstalter ... 137
Trafikens storlek och fördelning på olika årstider ... 141
Reshastighet ... 148

Kap. VI. Tiden från 1730-talet till 1850-talet.

Befolkning, bebyggelse och näringsliv ... 151
Befolkningens storlek ... 151
Den fasta bebyggelsen ... 151
Näringslivet ... 152
Bergshantering ... 153
Skogsbruk ... 157
Handeln ... 163
Vägarna ... 168
Översikt ... 168
Närmare redogörelse för viktigare vägar ... 180
Vägarnas beskaffenhet ... 197
Vägarnas sträckning ... 197
Vägarnas beskaffenhet i övrigt ... 198
Sommarvägarna ... 198
Intervägarna ... 213
Väghållningsskyldighetens fördelning ... 219
Trafiken ... 221
Trafikanstalter ... 221
Trafikens storlek och fördelning på olika årstider ... 224
Reshastighet ... 233

Kap. VII. Tiden från 1850-talet till 1940.

Befolkning, bebyggelse och näringsliv ... 237
Folkmängd och bebyggelsefördelning ... 237
Näringslivet ... 238
Översikt ... 238
Lantbruket ... 239
Bergshantering ... 241
Skogsbruk och skogsindustrier ... 241
Handeln ... 244
Vägarna ... 246
Vägnätets utveckling ... 246
Metodisk diskussion ... 246
Tiden 1850—1890 ... 251
De allmänna vägarna ... 251

Sid.

De enskilda sommarlandvägarna ..... 260
De inre vattenvägarna ..... 262
De speciella intervägarna ..... 262
Tiden 1890—1920 ..... 264
De allmänna vägarna ..... 264
De enskilda sommarlandvägarna ..... 274
De inre vattenvägarna ..... 276
De speciella intervägarna ..... 277
Tiden 1920—1940 ..... 277
De allmänna vägarna ..... 277
De enskilda sommarlandvägarna ..... 282
De inre vattenvägarna ..... 285
De speciella intervägarna ..... 286
Vägnätet inom Norrbottens län omkring år 1940 ..... 287
Vägarnas beskaffenhet ..... 306
Sommarvägarna ..... 306
Sträckning ..... 306
Linjeföring ..... 308
Vägbredd, vägkroppens uppbyggnad och vägbeläggning 316
Broar och färjor ..... 322
Intervägarna ..... 325
Väghållningsskyldighetens fördelning ..... 328
Trafiken ..... 329
Trafikanstalter ..... 329
Trafikens storlek och fördelning på olika årstider ..... 331
Reshastighet ..... 334
Zusammenfassung ..... 335

*Planschförteckning.*

Pl. Sid.

I. Jäslerans förekomst som vägunderlag i Norrbottens län ..... 32
II. Farbarheten i Norrbottens älvar ..... 44
III. Bebyggelsen i Norrbottens län åren 1600 och 1750 ..... 52
IV. Kustlandsvägen vid olika tidpunkter 1750—1940 : 1 ..... 180
V. Kustlandsvägen vid olika tidpunkter 1750—1940 : 2 ..... 182
VI. Viktigare intervägar inom Norrbottens läns kustland omkring år 1860 .... 186
VII. Allmänna vägar inom Norrbottens län 1860—1890 ..... 251
VIII. Allmänna vägar inom Norrbottens län 1900—1940 ..... 282
IX. Bebyggelse utan körväg inom Norrbottens län 1 jan. 1943 ..... 298

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548007_0028

# Förord.

Vid slutförandet av detta arbete är det mig angeläget att få betyga min tacksamhet till alla dem, som verksamt bidragit till dess tillkomst.

Professor John Frödin har lett mina akademiska studier i geografi, och han har också följt detta arbete från dess början. Jag har alltid kunnat påräkna hans stöd, oavsett om det gällt arbetets vetenskapliga sida eller att bemästra med detsamma förenade svårigheter av praktisk natur. För hans ständiga intresse och uppmuntran vill jag uttrycka mitt varma tack. Professor Filip Hjulström ber jag få tacka för många goda råd och mycken välvilja. Han har granskat avhandlingen i manuskript eller korrektur och därvid framhållit åtskilliga synpunkter, som kommit den till gagn. Till mina akademiska lärare har jag också haft förmånen kunna räkna docenten, lektor Gerd Enequist. Med största beredvillighet har hon alltid ställt sin rika kännedom om Norrbottens kulturgeografi till mitt förfogande. Hennes stora förtrogenhet med det kamerala aktmaterialet har varit mig till ovärderlig hjälp.

Mitt arbete har företagits på uppdrag av Norrbottens läns vägförening, som lämnat ett frikostigt ekonomiskt understöd. Min tacksamhet mot föreningen är så mycket större, som den hela tiden låtit mig arbeta med fria händer och efter egna riktlinjer. Det skulle vara mig en stor glädje, om mitt arbete åtminstone i någon mån visade sig motsvara de förhoppningar, som vägföreningen ställt på detsamma. — Till vägföreningens ordförande, landshövding D. Hansén, vill jag uttala mitt vördsamma tack för det välvilliga och uppmuntrande intresse, med vilket han följt mitt arbete. Landssekreterare R. Sundberg tog initiativet till undersökningen och har från dess början ägnat den mycken och intresserad uppmärksamhet, för vilket jag ber få tacka. Till vägföreningens förre sekreterare, vägdirektören i Västmanlands län major A. Wolff, är min tacksamhetsskuld särskilt stor. Det bistånd, han på olika sätt lämnat mig, har i synnerlig grad underlättat mitt arbete. Hans eminenta kännedom om det norrbottniska vägväsendets hektiska utveckling under de senaste årtiondena har jag vid ett flertal tillfällen fått draga nytta av. Även efter sin avflyttning från Norrbotten har major Wolff visat den största hjälpsamhet, senast genom att ställa illustrationsmaterial till mitt förfogande. Vägföreningens nuvarande sekreterare, vägdirektör H. Andersson, är jag stort tack skyldig för visat tillmötesgående. Även han har benäget ställt bildmaterial till förfogande.

Till medlemmarna av licentiatseminariet i geografi i Uppsala vill jag framföra mitt tack för värdefulla diskussioner. Fil. lic. Gustaf Uhr har haft älskvärdheten att granska större delen av mitt arbete i en preliminär

utformning. Jag är honom synnerligen tacksam för den kritik, som han därvid framfört, och genom vilken åtskilliga misstag och ojämnheter torde ha eliminerats. Fil. lic. Harald Wik vill jag tacka för många uppslagsrika samtal under arbetets gång. Fil. lic. Filip Hultblad har lämnat mig ett flertal uppgifter rörande Lule lappmark. Ej minst vid uppgörandet av kartan över den väglösa bebyggelsen har hans hjälp varit av betydelse. Fil. lic. Folke Brodow har nedlagt ett mindre vanligt nit på den tålamodskrävande korrekturläsningen. Hans granskning har icke inskränkt sig till den sedvanliga jakten efter tryckfel utan även i många fall lett till undanröjande av språkliga och sakliga inadvertenser.

Tjänstemännen vid de olika arkiv, som jag anlitat, tackar jag för älskvärt tillmötesgående. Amanuens B. von Malmborg, Stockholm, och herr Sven Karlsson, Glommersträsk, ha välvilligt ställt i deras ägo befintligt aktmaterial till mitt förfogande.

Kartritningen för arbetet har varit fördelad på flera olika händer. AB Kartografiska Institutet, Stockholm, har bl. a. ritat huvuddelen av planscherna samt även ombesörjt reproduktionen av dessa och klicheringen av det övriga bildmaterialet. Dess chef, kartredaktör Magnus Lundqvist, är jag synnerligt tack skyldig för det intresse och den omsorg, han nedlagt vid arbetet härmed. Det har för mig varit en stor förmån att få anlita hans sakkunskap vid det redaktionella arbetet med illustrationsmaterialet. — Övriga kartor ha med mycken omsorg ritats av fru B. Sundlöf, fröken B. Wedberg och d:r Karl Becht, vilken sistnämnde även ombesörjt översättningen av resumén.

För lån av bildmaterial har jag att tacka förutom ovan nämnda personer Nordiska Muséet och Norrbottens läns muséum.

Det har för mitt arbete varit en ovillkorlig förutsättning, att vittnesbörden ur tryckta och otryckta källor kunnat kompletteras med uppgifter från ortsbefolkningen. Jag har därvid vänt mig såväl till personer, som varit direkt knutna till vägväsendet, som till andra. Överallt har jag kunnat glädja mig åt ett starkt intresse för min undersökning och en stor hjälpsamhet. Det är tyvärr omöjligt att här kunna uppräkna de många hundra sagesmännen, av vilka ett stort antal dock äro namngivna i notapparaten till framställningen. Till dem alla vill jag uttrycka mitt varma tack.

Till sist vill jag tacka mina närmaste anförvanter, mina föräldrar, min hustru och mina båda systrar, för det stöd av mångahanda slag, som de lämnat.

Uppsala Universitets Geografiska Institution i mars 1945.

*Gunnar Hoppe.*

# Källor och litteratur.

## Otryckta källor.

**Riksarkivet (RA), Stockholm.**

Riksregistraturet.

Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563, 1581—1603.

Utskottshandlingar till frihetstidens riksdagar. Landshövdingerelationer rör. Västerbottens län:

till riksdag 1734. Vol. 31, 32.

till riksdag 1738—39. Vol. 50, 51.

till riksdag 1740—41. Vol. 39.

till riksdag 1742—43. Vol. 33.

till riksdag 1751—52. Vol. 44.

Västerbottens läns landshövdingars skrivelser till K. Maj:t.

Städers skrivelser och besvär. Vol. 124.

Städers akter. Vol. 53.

Handlingar rörande tullväsendet. Vol. 30.

Kommunikationer: Vägar, broar och färjor.

Renoverade domböcker.

Strödda domböcker. Protokoll m. m. från landstingen i Norrland: Västerbottens län.

Kanslikollegii arkiv.

Skrivelser från Västerbottens läns landshövdingar.

Kungliga direktionens över ecklesiastika verket i Lappmarken arkiv.

Elers' lappmarksbeskrivning.

Momma-Reenstiernas arkiv. Vol. 69—72, 75.

Hermelinsamlingen. Vol. 4, 17, 18, 20.

K. B. Wiklunds avskriftssamlingar ang. lappskatteland.

Bergskollegii arkiv.

Registratur.

Brev och suppliker till bergskollegium.

Relationer från Västerbottens bergmästaredöme.

Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—85, 1689—90.

Kommerskollegii arkiv.

Brev från K. Maj:t.

Utredning rör. handel och manufakturer 1773.

Årsberättelser ang. fabriker m. m. Ser. 2.

Årsberättelser ang. handlande och hantverkare.

Landshövdingarnas brev ang. marknadsreglering.

Överdirektörens för tullarna och accisen arkiv.

Räkenskaper, specialer 1715.

**Kammararkivet (KA), Stockholm.**

Landskapshandlingar.
Västerbotten.
Norrlands lappmarker.
Landsböcker med verifikationer.
Västerbottens län.
Jordeböcker.
Mantalslängder.
Älvsborgs lösen 1613. Vol. 51.
Bergsbruk. Vol. 379—381.
Tull och accis. Vol. 244, 245, 307, 309—311, 365, 373, 423, 654.
Strödda kamerala handlingar. Vol. 67.
Landsvägar 1666—1823.

**Kammarkollegii arkiv (KKA), Stockholm.**

Registratur.
Jordeböcker och jordrannsakningsprotokoll.
3:e provinskontorets handlingar 1775, 1786.
3:e provinskontoret, nummerserien, konv. 137.

**Kungliga biblioteket (KB), Stockholm.**

143 a (Lappmarksbeskrivningar av år 1738).
M 23: 4 (Beskrivning över Gällivare socken).
M 138 (Gyllengrips relation 1736).
M 200 (Robsons dagbok).

**Krigsarkivet (KrA), Stockholm.**

Militärbeskrivningar.
Nisbeths över Piteå socken 1811.
Raabs över Norrbottens kustland 1829.
Westfelts över rikets 6:e militärdistrikt 1837.
Kartor.
Karta över sommar- och vinterlandsvägarna igenom Västerbottens län 1737.
Raabs karta över Norrbottens kustland 1829.

**Kommerskollegii arkiv, Stockholm.**

Bergmästarerelationer från norra distriktet.

**Kommerskollegii gruvkartekontor, Stockholm.**

Geografiska kartor. Norrbottens län nr 4.
Tomt- och situationskartor. Norrbottens län nr 4, 9.
Kartor över sjöar, älvar och flottleder. Norrbottens län nr 1—4.

**Lantmäteristyrelsens arkiv (LA), Stockholm.**

Kartor.
Beskrivningar.

**Statens historiska muséum (SHM), Stockholm.**
Antikvariskt-topografiskt arkiv.
N. J. Ekdahls samling: Portins beskrivning av Övertorne socken.

**Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv, Stockholm.**
Vägritningar.
Kontraktsarkivet: Överblivna handlingar 1851—53.

**Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Hamnbyråns arkiv, Stockholm.**
Strömrensningshandlingar.

**Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, Stockholm.**
Primäruppgifter rörande isläggning och islossning.

**Arbetsmarknadskommissionens arkiv, Stockholm.**
Förteckningar över i arbetslöshetskommissionens regi bedrivna arbeten.

**Domänstyrelsens skogstekniska byrå: Väg- och vattenbyggnadsavdelningen, Stockholm.**
Skogskartor.

**Uppsala Universitetsbibliotek (UUB).**
Palmsk. 309 (Topographica: Västerbotten).
R 649 (Nenzéns saml. I).
S 11 (Elers' Historia om vägarne i Sverige: II. Väg-Archiv).
S 38 (Scheele-Robson-Bolmstedt: Resjournal 1827—28).
S 40 (Liljeblads diarium under en lapsk resa 1788).
S 162 a (Handlingar rör. Norrland och Lappland).
S 162 x, y (Handlingar rör. Luleå, avskr.).
S 169 b (G. Wahlenbergs resor i Lappland 1807 och 1810).
W 1016 (Gripenhielms Itinerarium).
W 1179 (Saml. rör. Lappmarken, Västerbotten, Norrbotten).

**Uppsala landsmåls- och folkminnesarkiv (ULMA).**
Uppteckningar nr 676, 10 076.

**Landsarkivet i Härnösand (LAH).**
Landshövdingeämbetets i Västerbottens län registratur 1650—52.
Landskansliets i Norrbottens län utslag och resolutioner 1810—60.
Landskansliets i Norrbottens län brevkoncept 1810—60.
Landskansliets i Norrbottens län inkomna handlingar, huvudserien 1810—60.
Domböcker.
Pastorsämbetenas primäruppgifter till Tabellverket.
Kronofogdens i Torne fögderi arkiv.
Brevkoncept.
Äldre handlingar rör. skogshushållning och skjutshållning.
Sockenstämmoprotokoll för Jokkmokk.

**Norrbottens läns landskansli, Luleå.**
Utslag och resolutioner 1861—1940.
Handlingar rör. avgjorda mål 1861—1940.
Handlingar rör. nybyggesvägar.
Oordnade äldre väghandlingar.
Handelsregister för Norrbottens län.

**Norrbottens läns landskontor, Luleå.**
Fastighetstaxeringslängder 1928, 1933, 1938.
Mantalslängder 1943.

**Norrbottens läns lantmäterikontors arkiv (NLA), Luleå.**
Lantmäterikartor.
Beskrivningar.
Vägdelningshandlingar.

**Vägdirektörskontoret i Luleå.**
Väghandlingar.
Vägritningar.

**Norra bergmästaredistriktets arkiv (LBA), Luleå.**
Bergmästarnas skrivelser i koncept.
Bergmästarerelationer.
Råneå bergstings domböcker.
Handlingar ang. Nasafjäll.
Robsons dagbok i koncept.

**Norrbottens läns muséum (NLM), Luleå.**
Carte des professions de la Maijeste le Roi dans la Norrbottnie, 1828 (Bergner).
Bergmästare A. O. Tryséns dagböcker.

**Arjeplogs kyrkoarkiv.**
Sockenstämmoprotokoll för Arjeplog.

**Gällivare kommunalkontor.**
Kommunalstämmoprotokoll för Gällivare.

**Jukkasjärvi vägstyrelses arkiv.**
Handlingar ang. särskilda vintervägar.

**Karesuando kyrkoarkiv.**
Kommunalstämmoprotokoll för Karesuando.

**Nederlule kyrkoarkiv.**
Sockenstämmoprotokoll för Nederluleå.

**Råne kyrkoarkiv.**
Sockenstämmoprotokoll för Råneå.

**Överlule kyrkoarkiv.**
Sockenstämmoprotokoll för Överluleå.

**Västerås läroverksbibliotek.**
Hülpherska samlingen.

**Amanuens B. von Malmborg, Stockholm.**
Korrespondens förd av överstelöjtnant J. R. Schough.

**Herr Sven Karlsson, Glommersträsk.**
Sockenstämmoprotokoll för Arvidsjaur, avskrifter.
Äldre handlingar rör. skjutsskyldigheten i Arvidsjaur.

## Tryckta källor och citerad litteratur.


Acerbi, J., 1802. Travels through Sweden, Finland, and Lapland to the North Cape in the years 1798 and 1799. London.

Ahlmann, H. W:son, Laurell, E. och Mannerfelt, C., 1942. Det norrländska landskapet. I Norrland. Natur, befolkning och näringar. Ymer 1942.

Ahnlund, Nils, 1921. Sundsvalls historia. D. 1. Sundsvall.

Berggren, E. J., 1913. Om renens användning i skogsbrukets tjänst. I Årsskrift för För. f. skogsvård i Norrland, 1913: II.

E. W. B[ergman], 1890. Strödda bidrag till Västerbottens äldre kulturhistoria. I Historisk Tidskrift 1890.

Bergsten, F., 1930. Changes of level on the coasts of Sweden. I Geografiska Annaler Bd XII.

Berättelse, Statens arbetslöshetskommissions, 1925—1934. Stockholm 1937.

Beskow, Gunnar, 1930. De geologiska faktorernas betydelse för vägarnas tjälförhållanden. Svenska Väginstitutets Medd. 21.

——, 1935: 1. Praktiska och kvartärgeologiska resultat av grusinventeringen i Norrbottens län. I Geol. för. förh. Bd 57.

——, 1935: 2. Tjälbildningen och tjällyftningen med särskild hänsyn till vägar och järnvägar. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 375.

Besluth, Alla Riksdagars och Mötens... utg. af A. A. Stiernman. D. I, Stockholm 1728.

Betänkande, Underdånigt, ang. förändrad lagstiftning i fråga om utgörande af väghållningsbesväret på landet, afg. 1881. Stockholm (= Väglagskommittén 1876).

Betänkande, Underdånigt, och förslag ang. skjutsnings-besvärets ordnande, afg. 1859. Stockholm (= Skjutskommittén 1859).

Betänkande, Underdånigt, och förslag ang. skjutsväsendets ordnande, afg. 1877. Stockholm (= Skjutskommittén 1877).

Bidrag till Sveriges officiella statistik:
Befolkningsstatistik.
Kungl. Maj:ts befallningshavandes femårsberättelser.
Skogsväsendet.
Allmänna arbeten.

Bilberg, Johannes. 1695. Midnats Solens rätta och synlige Rum uti Norrlanden. Stockholm.

Blom, G. P., 1830. Bemærkningar paa en Reise i Nordlandene og igjennem Lapland till Stockholm, i Aaret 1827. Oslo.

Bromé, Janrik, 1923. Nasafjäll. Ett norrländskt silververks historia. Stockholm.

Brännman, Erik, 1940. Hur världens nordligaste järnbruk kom till. I Norrbotten 1940.

Buch, Leopold von, 1810. Reise durch Norwegen und Lappland. Berlin.

Bureus, Johannes. Sumlen, utg. af G. E. Klemming. Nyare bidrag till kännedom om de svenska landsmålen, Bih. I: 2. Stockholm 1886.

Bygdén, L. 1923—28. Hernösands stifts herdaminne. D. 1—4. Uppsala och Stockholm.

Capell Brooke, A. de, 1827. A winter in Lapland and Sweden with various observations relating to Finmark and its inhabitants. London.

Clarke, E. D., 1819. Travels in various countries of Europe, Asia and Africa. Part the third: Scandinavia. London.

Consett, Matthew, 1789. A tour through Sweden, Swedish Lapland, Finland and Denmark. Stockton.

Dass, Peder. Nordlands Trompet. Bergen 1868.

De Geer, Gerard, 1940. Geochronologia suecica principles. K. Svenska Vetenskapsakademiens Handlingar, Tredje Serien, Bd 18, N:o 6.

De Geer, Sten, 1926. Norra Sveriges landformsregioner. I Geografiska Annaler Bd VIII.

Du Chaillu, P. B., 1881. Midnattssolens land. D. 1. Örebro.

Düben, G. von, 1873. Om Lappland och Lapparne, företrädesvis de Svenske. Stockholm.

Ekman, E., 1785. Meldersteins bruk. Uppsala.

Ekström, Gunnar, 1927. Klassifikation av svenska åkerjordar. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 345.

Emigrationsutredningen, se Sundbärg.

Enequist, Gerd, 1937. Nedre Luledalens byar. Geographica Nr 4.

——, 1939. Lulebygdens livsmedelsförsörjning. Geographica Nr 7.

Engström, J., 1834. Resa genom Norrland och Lappland till Sulitelma och Gellivare, år 1834. Stockholm.

Eriksson, J. V., 1920. Isläggning och islossning i Sveriges insjöar. Medd. fr. Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt. Bd 1. N:o 2.

Falkman, Ludvig, 1884. Om mått och vigt i Sverige. D. 1. Stockholm.

Fellman, se Handlingar och uppsatser...

Forsius, S. A., 1612. Almanah eller Dagharäkning 1613. Stockholm.

Forssell, Hans, 1875. Anteckningar om mynt, vigt, mått och varupris i Sverige under de första femtio åren af Vasahusets regering. I Sveriges inre historia från Gustaf den förste. Stockholm.

Forsström, J. E., I Norrlandsstäder och Lapplandsbygd år 1800. Johan Erik Forsströms dagbok ... Med inl. av Nils Ahnlund. Stockholm 1917.

Frödin, John, 1914. Geografiska studier i Stora Lule älvs källområde. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 257.

——, 1921. De senglaciala isdämda sjöarna i översta delen av Stora Lule älvs flodområde och deras dräneringsvägar. Geol. för. förh. Bd 43.

Fröling, Nils, 1941. Kring Kungsleden. I Svenska Turistföreningens Årsskrift 1941.
Fyhrvall, Oskar, 1880. Bidrag till svenska handelslagstiftningens historia. Tjärhandelskompanierna. Stockholm.
——, 1882. Om det botniska handelstvånget. I Historisk Tidskrift 1882.
Förslag till lag om allmänna vägar på landet. Avg. av 1911 års vägkommission. Stockholm 1916.
Förteckning över Sveriges vattenfall. Utg. av Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och Kungl. vattenfallsstyrelsen. D. 1. Stockholm 1930.
Gavelin, Axel, 1910. De isdämda sjöarna i Lappland och nordligaste Jämtland. Sveriges geol. undersökning. Ser. Ca. N:o 7.
Granlund, Erik, 1943. Beskrivning till jordartskarta över Västerbottens län nedanför odlingsgränsen. Sveriges geol. undersökning. Ser. Ca. N:o 26.
Granlund, Erik och Wennerholm, Sten, 1935. Sambandet mellan moräntyper samt bestånds- och skogstyper i Västerbottens lappmarker. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 384.
Grape, E. J., 1803. Utkast till en Beskrifning öfver Enontekis sokn i Torneå Lappmark. K. Svenska Vetenskaps Academiens Nya Handlingar 1803.
Grundström, Harald, 1932. Sägner och folktro bland lappar och nybyggare i Jokkmokk. I Norrbotten 1931.
Göthe, Gustaf, 1929. Om Umeå lappmarks svenska kolonisation från mitten av 1500-talet till omkr. 1750. Uppsala.
Hamberg, Axel, 1906. Öfversikt af Lule älfs geologi. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 202.
Hamberg, H. E., 1896. Om skogarnes inflytande på Sveriges klimat. V. Snötäcke. Bihang till Domänstyrelsens underd. berättelse rör. skogsväsendet 1895.
——, 1912. Om skare och flen i Lappland. I K. Svenska Vetenskapsakademiens årsbok 1912.
Handlingar, Norrbottens Läns Kungl. Hushållnings-Sällskaps, 1871—1872. Luleå 1872.
Handlingar rörande Skandinaviens historia. D. 29, 31, 39. Stockholm 1848—1858.
Handlingar och uppsatser ang. Finska Lappmarken och lapparne, saml. och utg. av I. Fellman, D. 1, 3. Helsingfors 1910—12. (Cit. Fellman.)
Heckscher, Eli F., 1931. Industrialismen. Särtryck ur Norstedts Världshistoria, D. XIII. Stockholm.
——, 1936. Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa, I: 2. Stockholm.
——, 1940. De svenska penning-, vikt- och måttsystemen. Historielärarnas förening. Publikationer: 1. Stockholm.
Hedemo, B. och Wersén, G., 1930. Snöförhållandena i Sverige. Teknisk Tidskrift 1930.
Helland, Amund, 1899. Topografisk-statistisk beskrivelse ofver Tromsø Amt. Bd I, II. Norges land og folk. Kristiania.
——, 1906. Topografisk-statistisk beskrivelse ofver Finmarkens Amt. Bd I, II. Norges land og folk. Kristiania.
Hesselman, Henrik, 1935. Barrskogens arealfördelning på tall-, gran- och barrblandsbestånd i Norrland och Dalarna. Medd. fr. Statens Skogsförsöksanstalt. H. 28. N:r 8.
Hogguèr, D. von, 1841. Reise nach Lappland und dem nordlichen Schweden. Berlin.
Holm, Theodor, 1906—07. Sveriges allmänna postväsen. D. 1, 2. Stockholm.

Holmbäck, Åke, 1922. Om lappskattelandsinstitutet och dess historiska utveckling. Statens Offentliga utredningar 1922: 10.

Hoppe, Gunnar, 1944: 1. En gammal marknadsplats i Lappmarken. I Norrbotten 1943.

——, 1944: 2. Den äldsta fasta bosättningen i Norrbottens läns lappmarker. I Geographica Nr 15.

Hultblad, Filip, 1942. En lappmarksbeskrivning från år 1738. I Norrbotten 1942.

Hutchinson, Alex. H., 1870. Try Lapland. 2. ed. London.

Hülphers, A. A:son, 1789. Samlingar til en Beskrifning öfwer Norrland. Westerbotten. Westerås.

——, 1797. Samlingar til en Beskrifning öfwer Norrland. Westerbottens Städer. Westerås.

——, 1922. Samlingar til en Beskrifning öfwer Norrland. Lappmarken. Utg. av G. Kallstenius. Stockholm.

Jacobsson, Per, 1920. Gästgifveri- och skjutsningsbesvärens uppkomst och äldsta utveckling. I Ekonomisk Tidskrift 1919: II.

Johansson, Osc. V., 1932. Isförhållandena vid Uleåborg och i Torne älv. Mitteilungen des Meteorologischen Instituts der Universität, Helsingfors. N:o 19.

Johnsen, O. A., 1923. Finmarkens politiske historie. Videnskapsselskapets Skrifter. II. Hist.-Filos. Klasse. 1922. No. 3.

Juhlin Dannfelt, H., 1928. Skifte och delning av jord ur ekonomisk synpunkt. I Svenska lantmäteriet 1628—1928, D. 2. Stockholm.

Järnvägar, Statens, 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning. D. 1. Stockholm 1906.

Järnvägar, Statens, 1906—1931. Minnesskrift i anl. av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro. D. 2. Stockholm 1931.

Kungörelser, Allmänna. Landskansliets i Norrbottens län.

Læstadius, L. L., 1838. Om Communicationen mellan norra delarna af Sverige och Norrige. Norrlandsposten 1838, nr 16.

Læstadius, Petrus, 1831. Journal för första året af hans tjenstgöring såsom missionaire i Lappmarken. Stockholm.

——, 1833. Fortsättningen af Journalen öfver missionsresor i Lappmarken, innefattande åren 1828—1832. Stockholm.

Lag, Sweriges Rikes, Gillad och Antagen på Riksdagen Åhr 1734. Stockholm 1736.

Lagergren, Helmer, 1922. Luleå silververk. I Norrbotten H. 1.

La Motraye, A. de, 1723. Travels through Europe, Asia and into Parts of Africa; II. London.

Landslag, Konung Christoffers. Utg. av D. C. J. Schlyter. Sveriges gamla lagar bd XII. Lund 1869.

Linde, L. G., 1867. Sveriges finansrätt. Stockholm.

Linder, J. A., 1851. Om Swenska Lappmarken och dess inwånare. I Läsning för folket 1851.

Linderholm, E., 1911. Om norrländska kyrkostadgar från 1500- och 1600-talen. I Kyrkohistorisk Årsskrift 12.

Linné, Carl von. Iter Lapponicum. 2 uppl. utg. av Th. M. Fries. Skrifter af Carl von Linné, utg. af K. Svenska Vetenskapsakademien. V. Uppsala 1913.

Lundqvist, Gösta, 1943. Norrlands jordarter. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 457.

Lönborg, Sven, 1901. Geografiska och kartografiska arbeten i Sverige under 1600-talet. I Ymer 1901.

Lönnberg, Einar, 1915. Sveriges ryggradsdjur. D. 3. Stockholm.

Mallet, Fredric, 1771. Berättelse om et i Westerbotten brukeligt sätt at upmuddra Båt-leder uti Älfvar och Åmynningar. K. Vetenskaps Academiens Handlingar 1771.

Meddelanden, Kommersiella, 1914.

Modée, se Utdrag utur ...

Modig, Otto, 1850—65. Anteckningar om allmänna Väg- och Vattenbyggnadsarbeten i Sverige, 1840—1850, 1851—1853, 1857—1859, 1864—1866.

Nordberg, Albert, 1928. En gammal Norrbottensbygd. Anteckningar till Luleå sockens historia. Lund.

Nordlander, Johan, 1905. Till Västerbottens äldre kulturhistoria. Norrländska samlingar. H. 6. Stockholm.

——, 1906—07. Om birkarlarne. I Historisk Tidskrift 1906—07.

——, 1933. Korsmässmarknaden. Norrländska samlingar. H. 11. Tierp.

Normalbestämmelser för vägbyggnad. Utfärdade år 1938 av K. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Stockholm.

Norrbottens-Kuriren 1862, 1864, 1867, 1870, 1871, 1902.

Norrbottens-Posten 1848, 1863, 1864.

Norrland. Natur, befolkning och näringar. Utg. av Geografiska Förbundet och Industriens Utredningsinstitut. I Ymer 1942.

Norrland och dess framtid 1875. Utg. af Sällskapet för Norrlands väl.

Odencrants, Reinhold, 1944. Brotjärnsfyndet. I Norrbotten 1943.

Olaus Magnus. Historia om de nordiska folken. D. 4. Utg. av Michaelisgillet. Uppsala och Stockholm 1925.

Outhier, R., 1744. Journal d'un voyage au Nord. Paris.

Peringskiöld, J., 1710. Monumenta Uplandica. Stockholm.

Pettersson, C. A., 1866. Lappland, dess natur och folk, efter fyra somrars vandringar i bilder och text skildrade. Stockholm.

Pira, Karl, 1895. Svensk-Danska Förhandlingar 1593—1600. Stockholm.

Prytz, L. J., 1821. Anteckningar under en Resa till Nord-Cap, genom Torneå Lappmark och Vestra Finmarken, år 1819. I Mnemosyne 1821.

Quist, Johannes, 1909. Finlands marknader och finska landsbygdens handelsplatser 1614—1772. Helsingfors.

Redogörelse, Teknisk-ekonomisk, för anläggning af statsbanan Morjärv—Lappträsk och landsvägen Boden—Morjärv—Lappträsk. Medd. från K. Järnvägsstyrelsen. N:r 9. Stockholm 1913.

Registratur, Konung Gustaf den Förstes, 1550. Stockholm 1903.

Regnard, J. F. Voyage de Laponie. Paris 1875.

Riksdagstryck:

Borgarståndets protokoll.
Rikets ständers skrivelser.
Kungl. propositioner.
Statsutskottets utlåtanden.
Kungl. Maj:ts Befallningshavandes Fem-årsberättelser.

Riksskogstaxeringen av Västerbottens län och Norrbottens läns kustland åren 1939 och 1941 samt taxeringsresultat för skogarna inom Norrbottens läns lappmark. Bil. till Norrlands skogsvårdsförbunds tidskrift 1944: 1.

Roman, Abraham, 1818. Berättelse om Norrbotten och dess Lappmarker. Stockholm.

Rosén, G., 1942. Norrlands trafik- och transportproblem. I Andra Härnömässan 1942. Härnösand.

Ruong, Israel, 1937. Fjällapparna i Jukkasjärvi socken. Geographica N:o 3. Uppsala.

Samhället, Det svenska, och arbetslösheten 1914—1924. Berättelse avg. av Statens arbetslöshetskommission. Stockholm 1929.

Samling af Instructioner för högre och lägre tjenstemän vid Landt-Regeringen i Sverige och Finnland. Utg. av Styffe. Stockholm 1852.

Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar ... ang. Sweriges Rikes Commerce, Politie och Oeconomie ... Utg. af A. A. von Stiernman. D. I. Stockholm 1747.

Santesson, Gösta, 1927. Undersökningar angående det senglaciala havets största utbredning inom Norrbottens län. Sveriges geol. undersökning. N:o 348.

Schalling, Erik, 1932. Utredning angående väghållningsbesväret i städerna. Bil. till Statens offentliga utredningar 1932: 21.

Scheller, J. G., 1748. Reise-Beschreibung nach Lappland und Bothnien. Jena.

Schlüter, Otto, 1930. Über die Aufgaben der Verkehrsgeographie im Rahmen der »reinen» Geographie. I Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsband XLV.

Schubert, F. W. von, 1823. Reise durch Schweden, Norwegen, Lappland, Finnland und Ingermanland in den Jahren 1817, 1818 und 1820. Zweiter Band. Leipzig.

Schück, Adolf, 1933. Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid. I Nordisk kultur XVI.

Sjögren, Otto, 1909. Geografiska och glacialgeologiska studier vid Torne träsk. Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 219.

——, 1924. Sverige. Geografisk, topografisk, statistisk beskrifning. D. 6. Stockholm.

Sköldebrand, A. F., 1801—02. Voyage Pittoresque au Cap Nord. Stockholm.

——, Memoarer. Utg. af Henrik Schück. D. 2. Stockholm 1903.

Skogs- och Jagtväsendet i Sverige intill 1870. I Bidrag till Sveriges officiella statistik: Skogsväsendet. Stockholm 1879.

Smith, P. L., 1938. Kautokeino och Kautokeino-lappene. Instituttet for sammenlignende Kulturforskning. Ser. B. XXXIV. Oslo.

Smith, William, 1934. Äldre svenskt tullväsen. Lund.

Sondén, Per, 1911. Bröderna Momma-Reenstierna. I Historisk Tidskrift 1911.

Staf, Nils, 1935. Marknad och möte. Stockholm.

Statistik, Sveriges officiella:

Folkräkningarna.

Mejerihantering.

Jordbruksräkningarna.

Allmänna väg- och vattenbyggnader.

Socialstatistik. Skogsbygdens arbets- och levnadsvillkor. D. 1. 1938.

Statistisk Årsbok.

Årsbok för Sveriges kommuner.

Steckzén, Birger, 1921. Minnesskrift till Piteå stads 300-årsjubileum. Uppsala.

—— och Wennerström, H., 1921. Luleå stads historia 1621—1921. Uppsala.

Sundbärg, Gustav, 1910. Ekonomisk-statistisk beskrifning öfver Sveriges olika landsdelar. Emigrationsutredningen Bil. V. Stockholm.

Sundquist, S., 1938. Sveriges folkmängd på Gustaf II Adolfs tid. Lund.

Söderberg, Edv., 1911. Landskommunernas och köpingarnas ekonomiska bärkraft. Stockholm.

Söderberg, Tom, 1935. Försäkringsväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden. Stockholm.

Tanner, V., 1907. Zur geologischen Geschichte des Kilpisjärvi-Sees in Lappland. Bull. Comm. Géol. Finlande, nr 20.

——, Studier öfver kvartärsystemet i Fennoskandias nordliga delar. III. Om landisens rörelser och afsmältning i Finska Lappland och angränsande trakter. Fennia 36.

Tegengren, F. R. m. fl., 1924. Sveriges ädlare malmer och bergverk. Sveriges geol. undersökning. Ser. Ca. N:o 17.

Tirén, Lars, 1937. Skogshistoriska studier i trakten av Degerfors i Västerbotten. Medd. fr. Statens Skogsförsöksanstalt. H. 30. N:r 2.

Trysén, A. O., 1877. Berättelse till chefen för Sveriges geologiska undersökning. I Underd. berättelse om ... undersökning af malmfyndigheter inom Gellivare och Jukkasjärvi socknar ... Sveriges geol. undersökning. Ser. C. N:o 23.

Turdfjäll, Jakob, 1779. Utdrag af Juckasjervi Församlings Kyrko-Böcker och Folk-Tabeller, för 50 år ifrån 1725, til och med 1774, med Anmärkningar. K. Vetenskaps Academiens Handlingar 1779.

Uhr, Gustaf, 1944. Om förhållandet mellan virkestillgång och virkeskonsumtion inom den norduppländska bergshanteringen under 1600-talets första kvartssekel. I Geographica Nr 15.

Uppmarschplaner, Karl XI:s, för de ständiga truppförbanden i det egentliga Sverige. Medd. fr. Kungl. Krigsarkivet IV. 1926.

Utdrag utur alle ... Publique Handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer ... Utg. af Modée. D. II, XIV. Stockholm 1746, 1804.

Utredningar, Statens offentliga:

1923: 13. Förslag till lag om enskilda vägar.

1923: 54. Betänkande ang. regelbunden automobiltrafik samt ang. maskinell vägtrafik i de nordliga länen.

1932: 26. Uppskattning av Sveriges skogstillgångar verkställd åren 1923—1929 (Riksskogstaxeringen).

1934: 27. Teknisk-ekonomiska utredningar rör. vägväsendet. D. 1: Vägar.

1936: 23. Betänkande ang. åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rör. de kostnader som därav kunde föranledas m. m.

1943: 4. Utredningar rör. skogsnäringens ekonomiska läge ... III. Skogsbrukets transportfrågor: Vägar och järnvägar. Avg. av 1936 års skogsutredning.

1943: 39. Utredning ang. Norrlands näringsliv. Förberedande undersökning verkställd av 1940 års Norrlandsutredning.

Wersén, Gustaf, 1925. Snöläcket i olika terräng. Förhandl. vid 17:de skandinaviska naturforskaremötet i Göteborg 1923.

Widmark, P. H., 1860. Underdånig Berättelse, innefattande Ekonomiska och Statistiska Upplysningar om Norrbottens län, saml. under Embets-Resor År 1859. Stockholm.

Wik, Harald, 1941. Norrlands export 1871—1937. Geographica Nr 11.
——, 1944. Norra Sveriges sågverksindustri i början av 1860-talet. I Geographica Nr 15.
Wiklund, K. B., 1908. De svenska nomadlapparnas flyttningar till Norge i äldre och nyare tid. Uppsala.
——, 1910. De lapska och finska ortnamnen vid Kiruna och Torneträsk. Uppsala.
—— och Qvigstad, J., 1909. Dokumenter angående flytlapperne m. m. Kristiania.
Wolff, A., 1936. Vintervägh å llning å allmänna vägar i Norrbottens län. I Svenska Vägföreningens Tidskrift 1936.
——, 1940. Vintervägar på is. I Svenska Vägföreningens Tidskrift 1940.
——, 1941. Snöskärmars uppgift i vintervägh å llningen. I Svenska Vägföreningens Tidskrift 1941.
Väghållningsbesväret, Allmänna, på landet. Statistiska tabeller, utg. av k. jordbruksdepartementet (för 1906—18), k. kommunikationsdepartementet (för 1919—24) samt k. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (för 1925—38).
Väg- och Vattenbyggnadskåren, Kungl., 1851—1901. Minnesskrift m. anl. af Kårens femtioåriga tillvaro.
Vägtrafikräkning, Statens. Sommaren och hösten 1936. Utg. av k. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Stockholm 1938.
Ytreberg, N. A., 1941. Nordlandske handelssteder. Trondheim.
——, 1942. Handelssteder i Finnmark. Trondheim.
Zetterstedt, J. W., 1822. Resa genom Sweriges och Norriges Lappmarker. Förrättad år 1821. Lund.
Ångström, Anders, 1942. Norrlands klimat. I Norrland. Natur, befolkning och näringar. Ymer 1942.
Årsskrift, Svenska Turistföreningens.
Årsbok, Hydrografiska byråns och Statens meteorologisk-hydrografiska anstalts, 1908—1937. Stockholm 1911—1940.
Öhrling, S., 1773. De Arieplog, Paroecia Lapponiæ (Præs. J. Lostbom). Uppsala.
Östman, C. J., 1937. Isförhållandena vid Sveriges kuster. Medd. fr. Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt. Bd 6. N:o 6.

## Tryckta kartor.

Gränskartor 1752—1766 och 1810, utg. av Carl Hallendorff. Sveriges traktater med främmande magter. 1917.
Robsahm, C. M., 1801. Charta öfver Luleå Lappmark samt Luleå, Råneå, Öfver och NederKalix Socknar i Westerbottens Höfdingedöme med derinom belägne BergsRådet Friherre S. G. Hermelins Bruks- och Odlings-Districter.
Tresk, Olof. Kartor över Kemi och Torne lappmarker 1642 och 1643. Med en historisk inl. av Nils Ahnlund. Stockholm 1928.
Vägbreddskarta i skala 1: 400 000, utg. av Generalstabens litografiska anstalt 1941.

# Kap. I. Inledning.

Trots vitt skilda utgångspunkter — beroende på divergerande uppfattningar om geografiens syften — synes man i stort sett vara enig om de objekt, som trafikgeografien (ty. Verkehrsgeographie, lämpligare svensk term är kanske kommunikationsgeografi) har att behandla. De kunna grupperas i tvenne komplex. Dels har man att undersöka trafiklederna, både den enstaka vägen och vägarna som ett samlat helt, vägnätet, dels att studera trafiken på dessa: trafikmedel, trafikens storlek och hastighet.

Även om ett mycket stort antal trafikgeografiska undersökningar ha utförts, kan metodiken icke sägas vara alltigenom väl utarbetad. Jag känner sålunda, för att ta ett mig näraliggande exempel, icke något arbete, som från geografiska synpunkter behandlar ett områdes trafikgeografiska utveckling på ett sådant sätt, att det skulle kunna tjäna som mönster för andra undersökningar.

Det arbete, som nu framlägges, har som huvudsakligt syfte att ge en redogörelse för trafiklederna inom Norrbottens län från den tidpunkt, då de först kunna spåras i källorna, och fram till våra dagar. Ämnet är stort för att icke säga outtömligt. Det har därför varit omöjligt att ta upp alla sidor i vägväsendets utveckling till diskussion, utan jag har måst begränsa mig till ett urval bland dem. Jag skall i fortsättningen lämna några exempel på vissa nödtvungna inskränkningar.

Eftersom mycket litet är känt om vilka vägarna varit, hur de gått och hur de sett ut, har det blivit en huvuduppgift att utreda detta. Den mera deskriptiva sidan av mitt arbete har därigenom måst bli förhållandevis stor. Den andra huvuduppgiften har blivit att söka förklara dels den enstaka vägens beskaffenhet, dels vägnätets utformning.

Jag har emellertid icke funnit det lämpligt att alldeles förbigå trafiken på vägarna. De äro ju icke bara att betrakta som element i landskapet utan även som förmedlare av denna. En beskrivning av en väg blir icke uttömmande, förrän uppgifter också lämnats om trafiken på den. Någon utförlig redogörelse för densamma kan det dock icke bli

tal om; det förbjuder f. ö. redan den mycket knappa tillgången på källor. Blott vissa sidor av trafiken komma att behandlas: trafikens storlek, dess fördelning på olika årstider samt reshastighet. Uppgifterna härom tjäna inte bara ett rent självändamål utan bidra också — och det gäller inte minst upplysningarna om reshastigheten — till att förtydliga bilden av vägarnas tillstånd. Det hade utan tvivel varit mycket önskvärt att i samma syfte undersöka fraktkostnadernas utveckling. Tanken härpå måste dock överges, eftersom källorna nästan helt tiga på denna punkt och svårigheterna att anställa tillförlitliga jämförelser förmodligen äro oöverkomliga.

Trafikmedlen har jag endast diskuterat, då de på ett eller annat sätt inverkat på vägarnas beskaffenhet. Däremot har jag lämnat en förhållandevis ingående redogörelse för trafikorganisationen vid olika tider. Detta ämne kan åtminstone för en strikt landskapsgeografisk uppfattning synas ligga något perifert.[1] Kännedom därom är emellertid ofta nödvändig för förståelsen av trafikens storlek, reshastigheten och även vägarnas sträckning.

Med *väg* avser jag vilken trafikled som helst, på vilken personer färdas eller gods befordras. Definitionen strider inte mot gällande språkbruk. Man talar ju om vattenväg, vinterväg, gångväg etc.

Det är emellertid flera viktiga vägtyper, som jag lämnat utanför min framställning. Sålunda behandlar jag icke järnvägarna som självständiga undersökningsobjekt utan blott i den mån, de influerat på utvecklingen av andra vägtyper. Vidare har jag utelämnat vissa vägar i det moderna skogsbrukets tjänst, framförallt intervägarna för timmertransporter och flottlederna. De äro båda mycket specialiserade vägtyper såväl med avseende på själva trafikleden som deras trafik. Behandlingen av dem skulle kräva långa utredningar, som starkt skulle öka omfånget av min undersökning. Däremot har jag, vid flera tillfällen t. o. m. ganska utförligt, behandlat vägar, som begagnades av äldre tiders skogsbruk. Jag har sålunda icke ansett mig kunna förbigå transportvägarna för tjära och bräder, eftersom dessa vägar i stor utsträckning voro identiska med för andra syften begagnade vägar och flottningen var intimt sammankopplad med annan trafik. Jag har också diskuterat några moderna typer av skogsvägar, nämligen de spångade stigarna, cykelstigarna och skogsbilvägarna. Skälet härtill är, att de

[1] En »ren geografi» i bemärkelsen landskapsgeografi betraktar nämligen trafiken uteslutande som ett element i landskapet. (Se Schlüter 1930.)

inte bara tillgodose speciella skogsintressen utan även stå i den allmänna samfärdselns tjänst.

Slutligen tar jag icke heller upp fjäll- och skogslapparnas vägsystem till diskussion annat än om de sammanfalla med den bofasta befolkningens.

För analysen av såväl trafikleder som trafik är en intim kännedom om vissa natur- och kulturgeografiska förhållanden nödvändig. Vid framställningen av de förra har jag i stor utsträckning måst följa upptrampade spår, m. a. o. referera andras forskningsresultat. På tvenne punkter har jag emellertid företagit självständiga undersökningar, nämligen i fråga om vattendragens farbarhet samt förekomsten av jäslera. Det har varit så mycket mer motiverat, som några uppgifter därom knappast finnas sammanställda tidigare; det gäller vidare frågor av den allra största betydelse för det norrbottniska vägväsendet. — Vissa andra naturgeografiska förhållanden av betydelse för detsamma har jag däremot berört blott flyktigt eller icke alls. Framförallt gäller detta frågan om tillgången på vägbyggnadsmaterial. Den rika förekomsten av grus och pinnmo har Norrbottens län gemensam med praktiskt taget hela landet, varför jag icke funnit anledning att närmare uppehålla mig därvid. Det förefaller ej otroligt, att vägarnas utseende kunnat variera något inom länet beroende på olika beskaffenhet hos exempelvis gruset; det förefaller heller inte alldeles uteslutet, att man i enstaka fall lagt vägarna med tanke på att vägbyggnadsmaterial lätt skulle kunna erhållas eller att vägbyggnader blivit fördröjda genom långa transportvägar för och därigenom höga priser på sådant material. Säkerligen skulle det krävas ingående undersökningar för att belysa dessa frågor.

De kulturgeografiska förutsättningar, som jag ansett mig böra diskutera, äro först och främst folkmängden och bebyggelsens läge. (Jag har åskådliggjort bebyggelsens fördelning under äldre tid med tvenne kartor; däremot har jag ansett det onödigt att framställa denna för modern tid, eftersom det tidigare finns flera mer eller mindre kända befolkningskartor.) Vidare har jag tagit upp vissa sidor av näringslivet till behandling, nämligen produktions- och konsumtionscentras läge och storlek, handelsplatsernas läge ävensom varuutbytets storlek. Genom uppgifter därom torde en allmän uppfattning om vägbehovet vid olika tidpunkter erhållas. Ett särskilt skäl till den relativt utförliga skildringen av varuutbytets omfattning är, att värdefulla komplement därigenom erhållas till de fåtaliga direkta uppgifterna om trafiken.

Rent personliga faktorer torde många gånger starkt ha dirigerat ut-

vecklingen. Det är knappast troligt, att de kommit att beredas ett utrymme i min framställning svarande mot deras betydelse. Det är dock förklarligt med tanke på deras ovägbarhet samt svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att i källorna komma till rätta med deras roll.

Rikedomen på historiskt stoff gör en periodindelning nödvändig. Då trafikledernas utveckling utgör huvudföremålet för min framställning, är det naturligt att karakteristiska drag i denna utveckling få bli bestämmande för indelningen.

Minst skulle jag förmodligen våldfört mig på det historiska skeendet — där några skarpa gränser icke förekomma — om jag nöjt mig med trenne perioder. Den första perioden skulle då omfatta tiden fram till 1800-talets mitt och karakteriseras av ett synnerligen primitivt vägnät, vars dominerande inslag utgjordes av naturvägar (gångstigar, vattenvägar, vintervägar) och som blott ägde få för hjuldon framkomliga vägar. Gränspålen skulle kunna sättas vid år 1841, fr. o. m. vilket år regelbundna statsbidrag anslogos till vägväsendet och vilket år den för vägarnas tekniska utformning så viktiga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättades. För en geograf ligger det närmare till hands att dra gränsen vid den tidpunkt, då resultaten av dessa händelser började visa sig, d. v. s. ungefär ett årtionde senare. Den andra perioden, karakteriserad av en starkt intensifierad vägbyggnadsverksamhet, skulle omfatta tiden från 1850-talet till omkring 1920. Där skulle den tredje och sista perioden ta vid, under vilken bilismen kom att revolutionera vägväsendet. — Undersökningen har förts fram till år 1940. Den har därigenom fått en naturlig avslutningspunkt, eftersom det andra världskriget medförde ett avbrott i utvecklingen.

Om jag låtit omfattningen av vägbyggnadsverksamheten bli bestämmande för proportionerna i min avhandling, skulle tiden efter 1850 beretts ett långt större utrymme än hela den föregående perioden. Så har emellertid icke blivit fallet. Åtskilligt av vad som hänt inom vägväsendet under de senaste 90 åren är rätt allmänt känt. Framförallt behövs det ingen vidlyftig apparat för att visa sträckningen av under denna tid anlagda vägar, eftersom flertalet av dem alltjämt äro i bruk. Däremot kräves det stort utrymme för att klarlägga, hur äldre vägar gått. Vidare kräver det moderna vägnätet för att fullt kunna förstås utförliga redogörelser för de historiska betingelserna. De gamla vägarna ha nämligen i ett otal fall starkt influerat på de nya vägarnas sträckning. Slutligen har det funnits en stark önskan hos mina uppdragsgivare att länets äldre väghistoria skulle ges en så fyllig beskrivning som möjligt.

De sista 90 årens utveckling har därför kommit att behandlas på ett sätt, som kanske förefaller styvmoderligt. Det gäller i så fall inte bara framställningen av vägarna utan även av de kulturgeografiska förutsättningarna och trafiken.

När jag nu kommit att ge vägväsendet före år 1850 en kanske oförtjänt stor plats, har den nyss beskrivna periodindelningen blivit olämplig ur den synpunkten, att den icke innebär en tillräcklig uppdelning av det omfattande stoffet. För att erhålla en lämplig sådan har jag indelat tiden före 1850-talet i trenne perioder. Jag vill dock icke förtiga, att gränsdragningen varit svår och att lämpligheten av gränsernas läge kan diskuteras.

Den första perioden omfattar i stort sett 1500-talet. Den karakteriserades av den totala frånvaron av för hjuldon framkomliga vägar. De befintliga vägsystemen präglades starkt av det mycket extensiva näringslivet. Vägnätet måste slutligen ha varit mycket labilt, bl. a. på grund av att fast bebyggelse blott fanns inom en liten del av länet och att vägarna voro så primitiva. Några år in på 1600-talet koncentrerades handeln inom lappmarkerna till ett fåtal marknadsplatser. Därmed måste lappmarksvägarna ha gått mot en ökad stabilisering, Jag anser denna händelse så viktig, att jag satt en periodgräns vid den. Man kunde givetvis också tänka sig att sätta gränsen några årtionden senare, då länet stod i begrepp att få sin första för hjuldon framkomliga väg, kustlandsvägen, och då de för sin tid mycket omfattande arbetena på bruksvägarna till Nasafjäll skulle igångsättas. I praktiken betyder det dock föga, om gränsen sättes vid den ena eller andra tidpunkten.

Tiden från 1600-talets början till 1800-talets mitt har jag delat ungefär mitt itu. Otvivelaktigt är det flera drag som skilja än som förena de båda på så sätt erhållna perioderna. Den gräns, som jag funnit lämpligt införa, har jag förlagt till 1730-talet, då ökad teknisk färdighet började vinna insteg vid vägbyggandet (inte minst brobyggandet), och då de första vägarna från det redan under 1700-talet betydelsefulla Gällivare anlades. Vid ungefär samma tid — det skiljer på ett eller annat årtionde — företogos vidare åtskilliga omläggningar av viktigare vägar inåt landet under påverkan av mycken nytillkommen bebyggelse.

Tiden från 1850-talet har jag å andra sidan behandlat som en enda period. Jag har därigenom vunnit fördelen att kunna behandla de kulturgeografiska förutsättningarna ävensom trafiken i ett sammanhang. På samma sätt diskuterar jag också vägarnas beskaffenhet, ett avsnitt, som annars skulle blivit väl starkt söndersplittrat. Däremot har jag delat upp redogörelsen för vägnätets utveckling, inte i två, utan i tre

tidsavsnitt. Utom gränsen vid 1920 sätter jag då även en gräns vid omkring 1890. Denna motiveras av verkningarna av de första järnvägarna inom länet samt 1891 års väglag.

Periodindelningen har genomförts i fråga om de kulturgeografiska förutsättningarna, vägarna samt trafiken. Däremot har jag behandlat de naturgeografiska förutsättningarna i ett sammanhang såsom varande i huvudsak konstanta. — För att undvika upprepningar har jag vanligen diskuterat för flera perioder gemensamma drag blott på ett enda ställe. Det är, för att ta ett exempel, förklaringen till att kapitlet om 1500-talets vägar blivit något kortfattat.

Utan tvivel hade det varit ytterst värdefullt, om jag hade kunnat sätta vägväsendets utveckling inom Norrbottens län i relation till hela landets väghistoria. Eftersom det ännu icke finnes någon samlad framställning av denna — en sådan torde dock vara att vänta inom den närmaste tiden — skulle det vara orimligt att begära dylika hänvisningar och detta så mycket mer, som det icke synes möjligt att ur hittills offentliggjorda arbeten rörande svenska vägar extrahera ens en stomme av vägväsendets utveckling inom landet.

Jag skall redan här lämna några definitioner. Termerna *sommarväg — vinterväg* och *landväg — vattenväg* tarva inte någon närmare förklaring. Till begreppet vinterväg fogas ofta bestämningen särskild eller speciell, varmed avses, att vägen icke följer någon körväg. Landvägarna indelas i *körvägar,* d. v. s. vägar trafikabla för hjuldon — *cykelstigarna* urskiljas dock som särskild typ —, *släpvägar,* d. v. s. vägar, på vilka gods släpas antingen direkt (framförallt tjärtunnor) eller med tillhjälp av s. k. släpor, *ridvägar* (äldre term »hästvägar») samt slutligen *gångstigar.* Som synonym till körväg begagnas i äldre källor icke sällan beteckningen vagnsväg. Körvägarna kunna indelas i sådana av sämre och bättre beskaffenhet. De sämre, på vilka blott tvåhjuliga kärror, däremot ej fyrhjuliga vagnar kunna begagnas, kallas även *kärrvägar.* I dagligt tal användes ofta beteckningen *landsväg* oegentligt om en körväg av bättre beskaffenhet. Jag har då och då använt termen i denna bemärkelse, men blott i sådana fall, där förväxling med det administrativa begreppet landsväg icke kunnat ske.

Med *allmän väg* avser jag vilken väg som helst, som byggts och (eller) underhålles av en socken, stad eller ännu större enhet. Dess motsats är den *enskilda vägen,* vilken hålles av en mindre grupp intressenter.

I det sista kapitlet begagnar jag emellertid begreppet allmän väg i en snävare betydelse, densamma, som anges i 1891 års lag.

Så vitt jag har mig bekant finnes ingen god svensk term, som kan tjänstgöra som rubrik för en framställning av de enstaka vägarna som element i landskapet (alltså innefattande vägarnas sträckning, linjeföring, vägkroppens byggnad, vägbanans utseende, broarnas byggnad, vintervägarnas plogning eller uppkörning etc.). Jag samlar alla dessa företeelser under rubriken »*vägarnas beskaffenhet*», en tyvärr mycket vag term, som jag dock måst tillgripa i brist på bättre. En vägs *sträckning* bestämmes av dess utgångspunkt och mål; det är därvid att märka, att som mål räknas även sekundära sådana, som vägarna av en eller annan anledning angöra. En vägs *linjeföring* är dess förhållande till terrängen. Som ett element i en vägs linjeföring ingår dess *profil*.

Begreppet Norrbotten har i det allmänna medvetandet alltmera kommit att bli synonymt med Norrbottens län. För att undgå missförstånd har jag dock i möjligaste mån undvikit det. När jag någon gång använder det (huvudsakligen i dess adjektiviska avledning), avser jag hela länet. — Innebörden i benämningen *lappmarkerna* torde utan vidare vara klar. I motsats till dessa ställer jag *kustlandet*, som alltså innefattar inte bara landet närmast kusten, utan hela området nedanför lappmarksgränsen.

Till slut några formella anmärkningar. Vid citering av källor har jag i flertalet fall normaliserat stavningen. När minsta tveksamhet rörande tolkningen kan tänkas uppstå, har dock det ursprungliga stavningssättet bibehållits. Stavningen av ortnamnen är genomgående densamma som å generalstabens översiktskarta i skala 1: 400 000. — Vissa partier i avhandlingen, som huvudsakligen hava källkritisk karaktär och vilka icke äro nödvändiga för den fortlöpande läsningen, ha, för att markera detta, satts med petitstil.

# Kap. II. Källmaterialet.

Det källmaterial, som ligger till grund för min framställning, har en synnerligen mångskiftande karaktär. Det är därför icke möjligt att lämna en detaljerad redovisning samt kritik av källorna annat än i direkt sammanhang med den fortlöpande framställningen. Just på grund av deras nyss nämnda heterogena beskaffenhet har jag emellertid funnit det angeläget att i detta kapitel ge en sammanfattande översikt över dem, varvid jag framförallt kommer att uppehålla mig vid det arkivaliska materialet. Blott huvudkällorna rörande det centrala i avhandlingen, vägarna, komma därvid att behandlas. Framställningen av naturförhållanden, bebyggelse, näringsliv och delvis även trafik bygger på material, som är mera överskådligt och som f. ö. i stort sett är likartat med det, som kommit till användning vid flertalet geografiska bygdeskildringar. Jag anser mig därför icke här behöva diskutera det.

Det är att vänta, att arkiv tillhörande instanser, som haft att handlägga vägärenden, skola rymma för väghistorikern ytterst viktiga källor. — Initiativ i vägfrågor har kunnat utgå från centrala myndigheter — något, som var förhållandevis vanligt under 1500-talets senare hälft och 1600-talet efter den genomförda centraliseringen av rikets styrelse —, från deras representanter ute i landet samt slutligen även från allmogen. Oavsett ursprunget passerade emellertid nästan alla viktigare vägärenden landshövdingeämbetena efter deras tillkomst på 1630-talet. Till dem anlände brev och förordningar från de centrala myndigheterna. I landshövdingeinstruktionerna från 1600-talet fastslogs landshövdingarnas skyldighet att övervaka vägväsendet inom sina resp. län, varigenom de ägde befogenhet att själva taga initiativ i vägärenden. Slutligen riktades till landshövdingeämbetena framställningar i vägärenden från underordnade tjänstemän och från allmogen. Efter 1734 kommo alla viktigare vägfrågor automatiskt att hänskjutas till landshövdingeämbetena, vilka nämligen genom lagen av nämnda år ägde beslutanderätt i dem.

Av det sagda framgår, att landshövdingeämbetets olika serier, såsom protokoll, utgångna och inkomna skrivelser, måste innehålla ett ytterst

viktigt material rörande vägväsendets utveckling. Med undantag för några enstaka fragment förstördes emellertid vid den förhärjande branden i Umeå år 1888 alla akter tillhörande landshövdingeämbetet i Västerbottens län. Eftersom detta län till år 1810 innefattade även det nuvarande Norrbottens län, finnas först fr. o. m. detta år aktmaterial av anfört slag bevarat för sistnämnda län.

Av serierna från Norrbottens läns landshövdingeämbete har jag fullständigt genomgått *Landskansliets utslag och resolutioner 1810—1940*, ett omfattande arbete, som emellertid berättigas av att serien innehåller alla viktigare beslut i vägfrågor. För att erhålla ytterligare upplysningar har jag i stor utsträckning granskat handlingar rörande de avgjorda målen.

Akter, som innehålla de centrala myndigheternas beslut och korrespondens i vägärenden, ha blott till ringa del kunnat genomgås. *Riksregistraturet* har granskats blott för några årsräckor på 1600-talet, då viktigare upplysningar varit att vänta. Luckorna i landshövdingeämbetets utgående skrivelser ha till någon del kunnat fyllas genom att *landshövdingarnas i Västerbottens län brev till K. Maj:t* under 1600- och 1700-talen ävensom deras *relationer till frihetstidens riksdagar* genomgåtts. — Ett ämbetsverk, där ett stort antal vägärenden behandlats, är *kammarkollegium*. Sedan landshövdingeämbetena 1734 tilldelats beslutanderätt i vägfrågor, var nämligen kammarkollegiet den instans, där besvär över besluten skulle anföras. Även dessförinnan lämnade emellertid kammarkollegiet direktiv i vägärenden. Av dess mycket omfattande serier, där akter rörande norrbottniska vägar utgöra en försvinnande bråkdel, har jag mera systematiskt blott gått igenom *registraturet* för tiden 1635—1680. — Eftersom kronan under vissa tider drev egna bergverk och dessutom sedan gammalt haft ett speciellt intresse för landets bergshantering, ha åtskilliga ärenden rörande bruksvägar behandlats av *bergskollegiet*, det ämbetsverk, som till 1857 övervakade bergshanteringen i riket. Dess *registratur* ha fullständigt genomgåtts fram till år 1680, d. v. s. för den tid, då kronan starkast engagerade sig i norrbottniska gruvföretag. *Brev och suppliker till bergskollegium* ha granskats dels för samma tid, dels för perioder med starkare intresse för bergshantering inom Norrbottens län, såsom 1730- och 40-talen samt åren omkring sekelskiftet 1800. I bergmästarnas årliga *relationer* till bergskollegiet tas ofta kommunikationsfrågorna upp till debatt; jag har därför funnit anledning att genomgå samtliga bevarade sådana (delvis i koncept i Norra Bergmästaredistriktets arkiv, Luleå).

Enligt 1734 års lag skulle landshövdingeämbetets beslut i vägärenden

föregås av undersökningar vid häradsrätterna.[1] *Domböckerna* komma härigenom att innehålla ytterst viktigt material för väghistorikern, så mycket mera som diskussionerna vid tingen vanligen äro utförligt refererade. Domböckernas betydelse ökas av att de innehålla redogörelser för mål rörande försummad väghållning; protokoll från dylika mål lämna nämligen ofta viktiga uppgifter om vägsträckningar och sättet för vägunderhållet. Vid tingen avgjordes åtskilliga vägärenden av mindre betydelse, vilka alltså icke gingo så långt som till landshövdingeämbetet. Häradstingen tjänstgjorde vidare under de sista årtiondena på 1600-talet samt under 1700-talet som ett slags informationsmöten för allmogen, där t. ex. landshövdingen lät meddela direktiv för väghållningen; även dylika meddelanden äro refererade i domböckerna.[2] Därtill kommer slutligen, att även sådana protokollförda mål, som icke direkt röra vägärenden, ofta kunna lämna viktiga uppgifter om vägförhållandena. — Härav framgår, att domböckerna icke blott till viss grad kunna utfylla luckorna i landshövdingeämbetets arkivbestånd utan även många gånger t. o. m. supplera detta.

Domböckerna från tingen i Norrbottens län finnas med vissa luckor bevarade fr. o. m. mitten av 1630-talet. Ända från 1540-talet finnas emellertid (i landskapshandlingarna, KA) saköreslängder med korta redogörelser för vid tingen behandlade mål; jag har granskat det stora flertalet av dem. Av domböckerna för Norrbottens län har jag gått igenom praktiskt taget samtliga fram till år 1750.[3] Fran denna tid svällde tingsprotokollen till den grad i omfång, att en fullständig genomgång skulle varit ytterst tidskrävande.[4] I fråga om lappmarkerna har dock granskningen av domböckerna förts ända fram till 1800-talets början. Orsaken härtill har varit, att blott få andra källor finnas rörande deras äldre vägväsen. Även domböckerna för Råne tingslag har jag genomgått fram till nämnda tidpunkt, nämligen för att få anvisningar på år, då för kustlandet gemensamma, viktigare vägärenden voro uppe till behandling på tingen. Samtliga tingsprotokoll från sådana år ha sedan granskats.

---

[1] Denna häradsrättens funktion upphörde 1907 (genom 1905 års väglagsrevision).

[2] En liknande funktion fyllde tidigare landstingen, som framgår av bevarade protokoll (Strödda domböcker. Protokoll m. m. från landstingen i Norrland, RA). Vid dessa landsting träffades även beslut i vägärenden.

[3] När icke annat anföres, gälla hänvisningarna i min framställning alltid de renoverade exemplaren, förvarade i Riksarkivet.

[4] Hülphers uppger (1789, s. 322, not q), att vid varje särskilt ting i Övertorneå vid 1780-talets slut upp till 700 olika mål kunde behandlas.

Sockenstämmorna, efter 1862 kommunalstämmorna träffade icke så sällan avgöranden i mindre viktiga vägärenden, t. ex. om fördelning av snöplogning, och avgåvo därjämte ofta yttranden i frågor av större betydelse. *Sockenstämmo- och kommunalstämmoprotokoll* ha därför genomgåtts för ett antal socknar, f. ö. fler än vad, som av källförteckningen framgår.

Genom den år 1905 företagna revisionen av 1891 års väglag infördes s. k. vägstämma, på vilken de väghållningsskyldiga hade att avge yttrande om anläggning eller omläggning av väg och vilken ägde en viss beslutanderätt. Endast för några få vägdistrikt har jag emellertid granskat *vägstämmoprotokollen;* det visade sig nämligen, att de blott hade sparsamma bidrag att ge till min starkt koncentrerade framställning av vägväsendets utveckling under 1900-talet. Av liknande skäl har jag också i huvudsak förbigått *vägstyrelseprotokollen,* förda vid sammanträden med de (enligt 1891 års väglag) verkställande organen inom väghållningsdistrikten.

Den omedelbara uppsikten över vägväsendet utövades sedan långt tillbaka i tiden av kronofogdarna (och deras underlydande). Med ett undantag finnas emellertid i deras arkiv inga handlingar bevarade från äldre tid än 1800-talet. *Kronofogdens i Torne fögderi arkiv* (LAH) innehåller dock åtskilliga akter från 1700-talet, ja även några från 1600-talet. En genomgång av de icke så få brevkoncepten från 1700-talets senare del, har ådagalagt, att kronofogdearkiven kunnat utgöra en av huvudkällorna till 1700-talets väghistoria.

Handlingar rörande den mera tekniska sidan av vägärendena, såsom *byggnadsritningar, profiler, detaljerade kostnadsberäkningar* m. m. finnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv; de härstamma nästan uteslutande från tiden efter 1800-talets mitt samt avse huvudsakligen allmänna vägar. Liknande handlingar från de senaste årtiondena förvaras å vägdirektörskontoret i Luleå. Båda arkiven ha underkastats en grundlig inventering.

Det hittills diskuterade aktmaterialet härstammar från offentliga myndigheter. Många enskilda vägar ha emellertid icke alls eller blott kortfattat diskuterats vid sådana instanser; närmare uppgifter om dem kunna emellertid påträffas i enskilda arkiv. Om bruksvägarna från Svappavaara och Masugnsbyn ha sålunda åtskilliga uppgifter påträffats i bröderna *Momma-Reenstiernas arkiv,* om bruksvägarna från Gällivare i det *Hermelinska arkivet* (båda numera i Riksarkivet). I anslutning till det senare vill jag omnämna den *Robsonska dagboken.* Bland dem, som deltogo i förberedelserna för det stora Hermelinska företaget i Norr-

bottens län, var en ung notarie vid bergskollegium C. M. Robsahm, senare för sina förtjänster adlad af Robson. Under 1797 och följande år gjorde han för Hermelins räkning ett flertal resor inom Norrbottens län. Han förde därunder en mycket detaljerad dagbok, som numera förvaras i Kungl. Biblioteket; i denna lämnades bl. a. ett flertal uppgifter om resrouter, befintliga vägar och företagna eller planerade vägarbeten. Konceptet till dagboken förvaras i norra bergmästaredistriktets arkiv i Luleå; med det äro sammanbundna ett flertal andra handlingar, av vilka många innehålla uppgifter om vägar.

I topografiska beskrivningar över Norrbottens län eller delar därav kunna ofta värdefulla upplysningar rörande det äldre vägväsendet påträffas. För att utröna försvarsmöjligheterna ha ett antal *militärbeskrivningar* tillkommit (förvarade i Krigsarkivet). Främst bland dessa vill jag nämna *Raabs* från år 1829, som lämnar mycket viktiga uppgifter om ett stort antal vägar inom det nedre kustlandet, deras sträckning och utseende. Den lämnar exempelvis detaljerade beskrivningar av broarnas byggnad. Den *Westfeltska* militärbeskrivningen från år 1837 bygger delvis på Raabs, men lämnar också åtskilliga egna uppgifter rörande vägar. Om vägarna inom Pite socken har slutligen den *Nisbethska* beskrivningen av år 1811 ett flertal upplysningar att ge. — Jag vill understryka, att en viss försiktighet är nödvändig vid bearbetningen av de militära beskrivningarna; det är nämligen i flera fall sannolikt, att de icke lämna en fullständig redovisning av vägarna utan blott ett urval av ur militär synpunkt viktiga vägar.

En serie *beskrivningar över lappmarkerna,* författade av kronofogdarna år 1738[5], innehåller ett flertal notiser om vägförhållandena därstädes under 1700-talets förra hälft. — Jag vill här även omnämna några tryckta beskrivningar. En synnerligen framskjuten plats bland källorna till Norrbottens äldre väghistoria inta *Hülphers'* välbekanta arbeten. Om vägarna i den gamla Enontekis socken lämnas viktiga upplysningar i *Grapes* beskrivning från åren 1803—04.

Ett stort antal *resebeskrivningar,* såväl tryckta som otryckta, bidra i hög grad till kännedomen om det norrbottniska vägväsendet i äldre tid. De innehålla ofta uppgifter om vägsträckningar, om vägbeskaffenhet och om hur lång tid, som färderna krävde. I mina redogörelser för reshastigheten vid olika tidpunkter ha uppgifter från ett flertal sådana arbeten sammanställts.

[5] Närmare uppgifter om dessa beskrivningar lämnas av Hultblad 1942.

Till det allra viktigaste källmaterialet höra kartor av olika slag. Från och med 1640-talet finnes ett mycket stort antal *geografiska* och *geometriska lantmäterikartor* från Norrbottens län. Båda typerna av kartor bruka redovisa vägarna, ofta dock blott de allra viktigaste, vilket särskilt gäller den förstnämnda gruppen. Då fältmätningen ägde rum sommartid, har följden blivit, att vintervägarna som regel icke kommit att utläggas på kartorna.

Beståndet av lantmäterikartor i lantmäteristyrelsens arkiv och i Norrbottens läns lantmäterikontor har underkastats en mycket ingående granskning, och varje karta, som kunnat tänkas innehålla fakta av värde för mitt arbete, har noggrant undersökts. Genomgången har inte bara omfattat de geografiska kartorna — bland vilka jag vill som varande av särskild vikt framhålla några sockenkartor från 1600-talet samt ett par vägkartor från 1730-talet —, utan även den rika floran av geometriska kartor, såsom skattläggnings- och skifteskartor, gräns- och rågångskartor m. fl.

För lappmarkerna finnas blott ett fåtal lantmäterikartor, som äro äldre än från 1800-talets mitt. Från 1600-talet finnas dock några i kommerskollegii gruvkartekontor förvarade kartor över vägarna från de lappländska bruken. Från 1800-talets första hälft finnas vidare några översiktskartor över delar av lappmarkerna. Jag vill särskilt nämna en *karta från år 1828 över Carl XIV Johans egendomar inom Norrbottens län,* numera förvarad i Norrbottens läns museum; den upptar bl. a. ett flertal viktigare sommarvägar inom Lule lappmark.

De svenska lantmäterikartornas höga standard även under äldre tid är ju allmänt omvittnad. Likafullt har det varit nödvändigt att kritiskt pröva alla de uppgifter, som kartorna meddela. Resultaten av denna prövning, som självklart måste företas, har jag emellertid blott mera i undantagsfall funnit anledning framlägga.

Mycket viktig är *Raabs* topografiska karta från år 1829 över Norrbottens kustland. Den omfattar en upp till 6 mil bred zon närmast kusten. Pite socken ingår emellertid ej. Kartan upptar ett mycket stort antal körvägar och gångstigar, och även ett flertal vintervägar finnas utlagda. Det gäller emellertid förmodligen om denna karta liksom om den redan berörda beskrivningen till den, att blott ett urval av militärt viktiga vägar presenteras, något som framförallt synes vara fallet i fråga om vintervägarna.

För tiden efter 1800-talets mitt ha av förefintligt kartmaterial särskilt de *ekonomiska* och *topografiska* kartverken varit av större betydelse för mitt arbete. Samma brist vidlåder emellertid dem som flertalet lant-

mäterikartor: blott ett fåtal vintervägar äro markerade. Detta äger dock icke giltighet för generalstabsbladen i skala 1: 100 000, som dock alla äro tillkomna i så sen tid, att flertalet av de gamla vintervägarna för länge sedan hunnit nedläggas och växa igen. — Sommarvägarna äro däremot mycket fullständigt redovisade. Det händer dock icke så sällan, att de topografiska kartorna för uppnående av största möjliga aktualitet kunna föregripa utvecklingen: under byggnad varande eller blott beslutade landsvägar kunna alltså vara markerade. Det kan därför vara vådligt att begagna dessa kartor för dateringar av vägar. När det gäller att erhålla exakta sträckningar av vägar äro däremot de ekonomiska och topografiska kartorna oumbärliga.

Jag skall icke uppehålla mig vid de tryckta källorna. Däremot skall jag något beröra en annan grupp av källmaterial. Många gånger ha de tryckta och otryckta källorna icke visat sig kunna lämna erforderliga uppgifter, när det gällt att fastslå en vägs sträckning i detalj, intervägnätets utseende etc. Kompletterande uppgifter ha emellertid ofta kunnat erhållas av ortsbefolkningen. I fråga om förhållanden, som icke ligga längre tillbaka i tiden än 60, 70, ja upp till 80 år, d. v. s. inom mannaminne, har det sällan stött på större svårigheter att erhålla nödiga upplysningar, ehuru insamlandet av dessa ofta har varit förenat med mycken möda. Givetvis måste dock uppgifterna handhas med den största urskiljning. Än större försiktighet måste iakttas med uppgifter, som ha karaktär av tradition. Icke sällan ha dock dylika givit ytterst värdefulla uppslag; utan dem hade det t. ex. icke varit möjligt, att så i detalj fastställa sträckningen av flertalet bruksvägar. Särskilt i trakter, som äro mera oberörda av det moderna livets jäkt och rastlöshet, har traditionen ofta befunnits förbluffande stark och tillförlitlig.

# Kap. III. Naturgeografisk översikt.

## Undersökningsområdets storlek och läge.

Norrbottens län är beläget mellan 69° 3½′ och 65° 4′ nordlig bredd samt mellan 2° 41′ västlig och 9° 7½′ östlig längd från Stockholm. Största utsträckningen i nord-sydlig riktning uppgår till c:a 450 km., största bredden till omkring 400 km.[1] Länet har en ytvidd av nära 106 000 kvkm., varav 99 000 kvkm. land[2]; det innebär, att inte mindre än 24 % av rikets landareal faller på länet.

Norrbottens län kan sägas vara naturligt orienterat mot Bottenviken, inte bara genom att huvuddelen av bebyggelsen legat och ligger inom det nedre kustlandet, utan även genom kustens beskaffenhet. Den är överallt lättillgänglig för smärre farkoster. Tillgången på naturliga hamnar, som möjliggöra större fartygs angörande och kunna förmedla trafikens övergång från öppna sjön till landvägar och inre vattenleder, är god. Sådana hamnar finnas såväl mellan älvmynningarna som vid dessa; i det senare fallet ha dock uppgrundningarna emellanåt varit stora nog för att stoppa även föga djupgående fartyg. En skärgård, som ofta blir ett par, tre mil bred, dämpar den grövsta sjön och skapar skyddade inomskärsleder, värdefulla inte minst för äldre tiders sjöfart.

Gränsen mellan de nuvarande Norrbottens och Västerbottens län är till största delen en god naturgräns. Detta gäller även den långa sträcka, där Skellefteälven följes. Älven är nämligen där fylld av forsar och fall, som gör den nästan helt ofarbar och svår att korsa med båt. Sydost om Glommersträsk går gränsen på en sträcka av flera mil i ungefär NO—SV-lig riktning, tvärs över terrängens ledlinjer och korsande den naturliga färdriktningen.

Gränsen mot Finland följer efter freden 1809 Könkämä, Muonio och Torne älvar. Som senare skall visas bilda dessa en nästan oavbruten

---

[1] Sjögren: Sverige, geografisk, topografisk, statistisk beskrifning, del VI, s. 809 f. Sthlm 1924.

[2] Statistisk Årsbok 1943.

farled, och Torneälvens vattenområde utgör ett sammanhängande, naturligt kommunikationssystem. Gränsen är dessutom dragen tvärs genom en enhetlig bygd och därför så litet naturlig, som gärna kan tänkas.

Mot Norge följer gränsen i stort sett vattendelaren mellan Bottniska viken och Östersjön. Den ligger överallt högt och utgör en mycket god naturgräns. Här och var förekomma pass, som underlätta en eventuell kommunikation. På profilen fig. 1 äro alla lägre viktigare sådana, om vilka uppgifter påträffats i litteraturen[3], markerade längs en tänkt, starkt generaliserad vattendelare. Ett par låga pass finnas längst i norr vid Könkämä-älvens källor, det ena t. o. m. något under 500 m. (Koltajaure). På ungefär samma höjd ligger också passet över mot Leinavatn

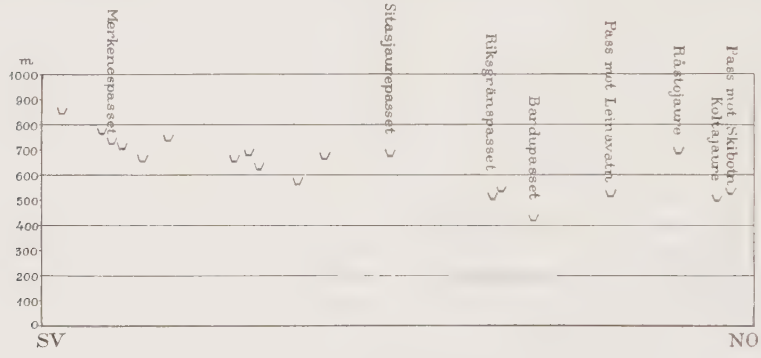



*Fig. 1. Passhöjderna mot Norge.*

och Altevatn i Norge. Väster och nordväst om Torne träsk förekomma några av de allra lägsta passen längs hela fjällkedjan. Passet mot Bardudalen ligger sålunda ända nere på 412 m., det vid Riksgränsen icke fullt 100 m. högre. Söder därom ligga passen avsevärt högre. Intill Sitasjaure är passhöjden c:a 670 m. Från hela Luleälvens källområde leder mot Norge, så vitt nu bekant är och man med tillhjälp av kartor kan avgöra, endast ett pass på lägre än 600 m., nämligen det av Frödin uppmätta Njallajaurepasset (563 m.). Passen mellan Pite lappmark och Norge ligga ännu högre. Det lägsta torde vara det mellan Mavasjaure och den norska sjön Balvatn (c:a 650 m.). I Merkenesdalen ligger passhöjden några meter över 700.

[3] Nämligen i den tämligen rikhaltiga litteraturen om våra issjöar, framförallt arbeten av Tanner 1907 och 1915, Sjögren 1909, Gavelin 1910, Frödin 1914 och 1921. I några fall äro de angivna passhöjderna ungefärligt angivna och kunna slå fel på kanske tiotalet m. För nu ifrågavarande ändamål spelar detta ingen praktisk roll. — Det svenska kartmaterialets otillförlitlighet samt frånvaron av nivåkurvor nedanför skogsgränsen omöjliggör en rekonstruktion av hela vattendelaren.

## Morfologiska huvuddrag.

Att göra en indelning av Norrbottens län efter morfologiska grunder ställer sig svårt; icke därför att landformstyper av vitt skilda slag icke skulle förekomma, utan därför att övergångarna mellan dem äro obestämda och successiva. På grundval av en bearbetning av de svenska topografiska kartorna har Sten De Geer (1926) gjort den indelning av Norrlands landformer, som synes mig bäst återge de verkliga förhållandena. Till sina huvuddrag har den f. ö. följts av senare förf.[4]

De Geer urskiljer inom Norrbottens län närmast kusten en *småkuperad urbergsslätt,* som i Tornedalen når längst inåt land, omkring 4 mil från kustlinjen, men i övrigt vanligen blott är 1 à 2 mil bred och på några ställen, framförallt i området mellan Kalixälven och Persöfjärden samt i området söder om Piteälven, praktiskt taget saknas. Gränsen mot det innanför liggande, av kraftigare former karakteriserade bergkull-landskapet är mångenstädes diffus. — Kustslätten karakteriseras av relativt små nivåskillnader. Enligt den senaste morfologiska beskrivningen över Norrland uppgå höjdskillnaderna mellan lågområdenas bottnar och intilliggande bergpartiers krön till ett 20-tal m.[5], en siffra som dock synes mig vara tilltagen i underkant. — Slätten är delvis översvämmad av långt inträngande, grunda fjärdar, med vanligen NV—SO-lig sträckning.

Med det innanför kustslätten liggande *bergkull-landskapet* vidtar vad man brukar kalla norrlandsterrängen. Redan i trakten av Älvsbyn, Boden, Degerselet, Överkalix och Övertorneå äro nivåskillnaderna betydande och kunna uppgå till ett par hundra meter eller ännu mera. Mot väster och nordväst ökar brutenheten ytterligare och når i närheten av den föga skarpa gränsen mot förfjällzonen sina största belopp med nivåskillnader på omkring 300 meter.

Höjderna få ofta karaktär av restberg, som resa sig över vidsträckta slättområden. En sådan landskapstyp återfinnes t. ex. i södra Arvidsjaur, omkring Nattavaara samt i ett vidsträckt område med Tärendö som ungefärligt centrum och med utlöpare mot Vittangi och Muodoslompolo; ett område så jämnt, att det kommit De Geer att som särskild zon urskilja en »Tärendö ödemarksslätt». — Terrängens dominerande ledrikt-

[4] Ahlmann, Laurell, Mannerfelt 1942 i »Norrland. Natur, befolkning och näringsliv».

[5] Ahlmann, Laurell, Mannerfelt 1942, s. 4.

ning går inom bergkull-landet från NV mot SO, i söder dock mera från V mot Ö, i norr mera från N till S. Den kommer till synes i såväl höjdernas utsträckning som i dalstråken. Skarpt avsatta dalfören äro tämligen sällsynta. Genom sådana flyta dock delvis Pite, Lule och Torne älvar; längre västerut äro Lilla och i all synnerhet den delvis kanjonartade Stora Lule älvs dalar mycket markerade. Vidare må nämnas Tellejokk-Varjisåns samt Skrövåns dalgångar, vilkas storartade gestaltning icke kan förklaras med de obetydliga vattendrag, som nu rinna fram där.

Gränsen mellan bergkullandet och de västerut belägna *förfjällmassiven* har på De Geers karta lagts över norra delen av Storavan, Purkijaur, Ligga vid Stora Lule älv, samt i närheten av Gällivare, Vittangi och Karesuando. De Geer påpekar dock, att den är mycket svårbestämbar. — Förfjällzonen är snarast att beteckna som ett övergångsområde till högfjällen och karakteriseras av på något avstånd från varandra belägna massiv. Dess västra gräns går över Hornavans västra ända, Saggat, Stora Lule träsks västända, strax öster om Paittasjärvi, över östra delen av Torne träsk till Naimakka vid Könkämä-älven. Området innefattar en mycket stor del av den lappländska sjöregionen med dess långsträckta, ofta fjordartade sjöar. Nivåskillnaderna hålla sig vanligen vid 300—500 m., men kunna uppgå till 700 m. eller något däröver.

Den västligaste zonen utgöres av *fjällregionen*. Massiven äro här sammanträngda på ett helt annat sätt än inom förfjällzonen. De skiljas åt av mycket markerade dalar, som vanligen gå i NV—SO-lig riktning och ofta upptas av fjällsjöar. Större nivåskillnader än på något annat ställe i landet förekomma. Höjden över havet är överallt betydande, och passen mot Norge ligga, som tidigare omtalats, med två undantag över 500 m. höjd. Fjällregionen kommer därför att te sig som en väldig barriär, som spärrar förbindelserna västerut.

## De lösa jordlagren.

Någon detaljerad kvartärgeologisk kartering av Norrbottens län har icke företagits. Åtskilliga uppgifter om jordarterna finnas emellertid; de ha nyligen kritiskt bearbetats och sammanställts av Gösta Lundqvist i ett arbete om Norrlands jordarter (1943). Den översiktskarta, som han bifogar, ger trots den ringa skalan (1: 2 milj.) en god överblick över de kvartärgeologiska förhållandena. — Från Lundqvists arbete äro många av uppgifterna i det följande rörande de lösa jordlagren hämtade.

## Översikt.

Det är egentligen blott i fjälltrakterna, som den fasta berggrunden går i dagen i större utsträckning. För övrigt finnes kalt berg huvudsakligen inom högt belägna områden ävensom inom sådana områden nedanför den högsta kustlinjen, som varit exponerade mot vågorna.[6] Vanligen är dock berggrunden täckt av lösa jordlager med en mäktighet av upp till 50 m.[7] De utgöras av morän, istidssediment, postglaciala sediment samt torvavlagringar.

Utbredningen av de olika jordslagen kan endast grovt uppskattas. Enligt den år 1926 företagna riksskogstaxeringen inom Norrbottens län upptogo myrarna inom området nedanför skogsgränsen 28 % av hela landarealen. För kustlandsdelen av länet var siffran 25.3, för lappmarksdelen 29.8.[8] Med ledning av de resultat, som den kvartärgeologiska karteringen av Västerbottens län givit[9], samt av Lundqvists karta torde det knappast vara alltför djärvt att uppskatta procenten sediment (såväl istidssediment som postglaciala dylika) nedanför högsta marina gränsen till drygt 20, ovanför nämnda gräns till 3 à 4.[10] Moränen torde uppta drygt 50 % av arealen nedanför högsta marina gränsen och minst 60 % därovanför.

## Moränen.

Moränen återspeglar i stort sett berggrundens relief men kan uppträda med egna ytformer. — Inom kustlandet nedom högsta marina gränsen dra de tvärs över älvdalarna löpande ändmoränerna uppmärksamheten till sig, trots att de ofta höja sig blott få meter över sedimentslätten. Lundqvist åskådliggör med en karta (s. 25) den rika förekomsten av en småkullig morän, med ett vedertaget namn kallad »dödismorän». Den karakteriseras av mer eller mindre utpräglade ryggar på emellanåt flera tiotal meters höjd, gående i skilda riktningar. Mel-

[6] Lundqvist 1943, s. 16 ff.

[7] A.a., s. 18 ff.

[8] Stat. Off. Utredn. 1932: 26, tabellbil. — En 1941 företagen nytaxering av Norrbottens läns kustland har givit en något högre myrprocent (26.7), vilket till en del torde kunna tillskrivas ändrade beräkningsgrunder (Riksskogstaxeringen av Västerbottens län och Norrbottens läns kustland... Bil. till Norrlands skogsvårdsförbunds tidskrift 1944: I, s. 7 och 147).

[9] Granlund 1943, s. 26 och 112.

[10] Tanner antog i ett arbete från år 1915 (s. 442), att inom Torne lappmark sydöst om fjällen isälvsavlagringarna, där de dominerande sedimenten, upptogo c:a 2 % av hela arealen.

lan dessa ligga kaotiskt utströdda, ofta avloppslösa sjöar eller myrar i mer eller mindre djupa svackor. Sådan morän indicerar en platt avsmältning av en större eller mindre landis, som mist sin rörelseförmåga, och den förekommer därför särskilt vanligt inom en bred zon kring platsen för den sista isdelaren. Ett dödisområde med typisk utbildning är beläget söder om Abborrträsk i Arvidsjaurs socken, ett annat är enligt Lundqvist (1943, s. 48) den ursprungligen som en ändmorän beskrivna bågen väster om Lainio älv.

Foto G. Hoppe, aug. 1943.

*Fig. 2. Från området söder om Abborrträsk i Arvidsjaurs socken. »Dödislandskap» med mjuka men oregelbundna former. Blockfattig, grusig eller sandig morän.*

Moränens sammansättning är känd blott för mycket begränsade delar av länet. Inom ett tämligen vidsträckt område, som sträcker sig från Sangisdalen till Rånedalen samt från kusten till trakten av Morjärv förekommer enligt Beskow s. k. Kalixpinnmo, en övervägande moig morän, fattig på block, sten och grus, och med tydliga tecken på att vara bildad av moiga sediment, som svagt sammanskjutits och hopknådats av en framryckande landis (1935: 1, s. 122 f.). En liknande övergångsform mellan sediment och morän finnes enligt Beskow också i området mellan Haparanda och Nikkala-Karljohans hamn, där dock materialet utgöres av grus och sand. Enligt Beskow finnes Kalixpinnmo utom i det

angivna området blott som isolerade förekomster inom länet. Lundqvist har påträffat en sådan 1 mil SV om Vittangi (1943, s. 43).

Under de resor, som jag företagit inom alla länets socknar, har jag överraskats av den rika förekomsten av grusig och sandig morän.[11] Sådan finnes nämligen inte blott inom dödisområdena — något som är ganska normalt — utan även på andra håll.[12] Lundqvist synes i Lappland ha gjort samma iakttagelse, ty han anmärker i förbigående, att moränen där normalt synes vara grusig eller sandig (1943, s. 49). Som ett bevis härför kan också anföras den stora utbredning som tallskogen har inom länet (Se karta hos Hesselman 1935). Granlund och Wennerholm ha ju påvisat (1935), att den rena eller blott föga uppblandade tallskogen företrädesvis är bunden till grusiga och sandiga moräner samt sediment av grovmons eller grövre beskaffenhet. Granskogen är å andra sidan mera bunden till de mjäliga och leriga moränerna samt till de finare sedimenten. — En förfrågan till länets vägmästare rörande moränens beskaffenhet har besvarats med ett framhållande av den stora utbredning, som den tämligen grova moränen har.

Med detta är dock inte sagt, att moräner med starkare halt av finbeståndsdelarna mjäla och lera skulle utgöra några sällsyntheter. Vägmästaren inom Pajala vägdistrikt uppger, att sannolikt över 50 % av vägarna inom distriktet gå fram på en svagt tjälskjutande morän, vilket tyder på en tämligen hög procent finare beståndsdelar. Morän med så utpräglad finkornighet, att den har karaktär av jäslera (se nedan!) torde däremot höra till sällsyntheterna.

Blott inom begränsade områden torde blockrikedomen inom moränen vara så stor, att mera allvarliga hinder för vägbyggnader härigenom förorsakas.

### Isälvsavlagringarna.

Isälvsavlagringarna, med vilket avses av isälvarna avlastade rullstensåsar och deltan av varierande beskaffenhet, men med företrädesvis grovkorniga sediment, spela som redan nämnts i fråga om arealen en relativt ringa roll. Rullstensåsarna äga merendels ett för övre Norrland typiskt utseende. De uppträda som korta åsstråk[13] och skilja

[11] Denna uppfattning grundar sig på en ofta mycket flyktig granskning, och några som helst analyser av moränprov ha icke företagits. Det kan därför icke avgöras, om överensstämmelse finnes med Granlunds typer grusig och sandig morän.

[12] Jfr Granlund 1943, s. 46.

[13] Beskow uppger, att åssträckningar om större längd än 2 km. höra till undantagsfallen inom det norrbottniska kustlandet (1935: 1, s. 122).

sig därför markant från de mellansvenska åsarna, som kunna följas på sedimentslätterna mil efter mil. I stor utsträckning följa åsarna i Norrbottens län älvdalarna, och inom varje större sådan dyker en ås upp här och var. — Till de längre åsarna hör den välbekanta Arjeplogsåsen. Området mellan Torne och Muonio älvar synes vara mycket rikt på isälvsavlagringar, såväl i form av åsar som av mera utsträckta fält.[14] Åsarna ha där dels ett liknande förlopp som isrörelsen, d. v. s. NO—SV-lig, dels ungefär vinkelrätt däremot.[15]

Utbredda s a n d- o c h g r u s f ä l t av glacifluvialt ursprung finnas mångenstädes inom länet, vilket förhållande blott delvis kommer till synes på den Lundqvistska kartan.[16] Gerard De Geer har fäst uppmärksamheten på ett antal vidsträckta sandfält belägna i närheten av den nuvarande kustlinjen: å Seskarön, Kallaxheden, Sandön vid Luleå och Sandön vid Piteå, Pitholmsheden samt ytterligare ett par öar (1940, s. 330 f.). Han uppfattar dem åtminstone delvis som glacifluviala bildningar — Lundqvist påpekar Kallaxhedens stora likheter med ett randdelta (1943 s. 70) — men tillmäter utspolning ur morän och rullstensåsar en viss betydelse för den vidsträckta utbredningen. Till De Geers förteckning vill jag foga de vidsträckta hedmarkerna kring Lantjärv, 1 mil öster om Kalix; det glacifluviala sammanhanget bestyrkes här av en omkring milslång, bitvis mycket flack ås i ungefär VNV—OSO-lig riktning (som isrörelseriktningen, se Lundqvist tavla 1!). Utspolning ur åsen kan givetvis ha spelat en betydande roll för uppkomsten av heden.

Från Luledalen omnämner Lundqvist (1943 s. 71) de på höga nivåer belägna sanddeltana vid Vuollerim och Kalakmela. Härtill vill jag foga de vidsträckta sandslätterna i trakten av byn Heden, strax väster om Boden. I Rånedalen har jag iakttagit större sandslätter, dels mellan Melderstein och Vitån (obs.! även här bynamnet Heden!), dels ett par km. NNO om Mårdsel (»Slättheden»).[17] Läget strax nedanför högsta marina gränsen gör det mycket troligt, att det i det senare fallet rör sig om ett randdelta. Från Kalixdalen kan noteras en sandslätt vid det s. k. Tväredet norr om Tväråns mynning i Ängesån, och hedmarker av liknande beskaffenhet finnas även längs Skrövåns-Lainsåns dalgång.[18]

För övrigt finnas sandslätter på åtskilliga andra ställen, givetvis även över högsta marina gränsen, vilket bl. a. framgår av Tanners redogörelse

[14] Se Lundqvist 1943 s. 72 samt tavl. 2.
[15] A.a., s. 79.
[16] Se Lundqvist 1943 s. 83 f. om beteckningssättet.
[17] Denna finnes icke betecknad på Lundqvists karta.
[18] Jfr Tanner 1915 s. 438.

för de glacifluviala avlagringarna i den norra delen av länet (1915, s. 410 ff.).

### Marina, lakustrina och fluviatila sediment.

Med beteckningen marina, lakustrina och fluviatila sediment avser jag mera finkorniga avlagringar, som avsatts i issjöar, i något av Östersjöns förstadier, i insjöar eller i mera direkt anslutning till älvarna, t. ex. deras sel. Lundqvist använder beteckningen *de finkorniga sedimenten* om dem, med påpekande av att den dominerande kornstorleken växlar från — enligt Atterbergs terminologi, som även av mig kommer att begagnas — sand över mo och mjäla till lera (1943 s. 83 f.).

Issjösedimenten ha bildats i issjöar, som uppdämts av landisen. Sådana sjöar ha inom Norrbottens län funnits framförallt på västra sidan om den sista isdelaren, som ju låg åtskilligt öster om vattendelaren mellan Atlanten och Östersjön. Issjöar kunna emellertid ha funnits överallt, där isen spärrat den normala dräneringsriktningen, alltså även öster om isdelaren. Granlund har ju för Västerbottens län påvisat en rad issjöar med sådant läge, och allt talar för att motsvarigheter härtill funnits även inom Norrbottens län (jfr nedan!).

Lundqvist har understrukit den synnerligen begränsade förekomst, som issjösedimenten ha jämfört med issjöarnas vidsträckta ytor. Ur kulturgeografisk synpunkt minskas deras betydelse starkt av att de till mycket stor del äro belägna långt in i fjällen.

Den övervägande delen av de finkorniga sedimenten ligger nedanför den högsta kustlinjen, med ett allmänt vedertaget och här använt, ehuru oegentligt namn, kallad högsta marina gränsen, MG. Dennas läge framgår av plansch I, där den är inlagd efter kartor hos De Geer 1940 (pl. 71) och Santesson 1927. Området därunder dränktes till mycket stor del av sediment, finare eller grövre allt efter läget i förhållande till flodmynningarna. När landet höjdes ovan vattenytan, spolades sedimenten bort från mera exponerade ställen, men i skyddade områden såsom i älvdalarna täcka mäktiga sedimentlager alltjämt underlaget. Denna sedimentbildning började, i och med att landisen drog sig bort från Bottenviken, och den fortsätter alltjämt.

Landskapets indränkning med sediment har minskat dess brutenhet. Närmast kusten bildas flerstädes nästan golvplana slätter, som längre inåt land trängs allt starkare samman längs älvarna, samtidigt som läget över havet blir högre och terrassbildning vanlig. Sedimentens indirekta betydelse för vägnätets utgestaltning kan ej överskattas. De

bilda nämligen de bästa odlingsjordarna, och till dem har huvuddelen av länets jordbruksbygd lokaliserats.

*Jäslerorna.* Det är en viss grupp av de finkorniga sedimenten, som här skall ägnas ett något utförligare intresse, nämligen jäslerorna.

Det är ett välbekant förhållande, att tjälning och tjällossning kunna förorsaka svåra skador å vägarna. Skadorna äro av flera olika slag.[19] Tjälningen kan försiggå under tjälskjutning, d. v. s. en höjning av markytan. Vid tjällossning i tjälskjutande jordar inträffar en sänkning av markytan till den ursprungliga nivån. Detta kan vid belastning vara förenat med uppkomsten av s. k. tjälskott, varmed avses jordflytningsföreteelser i vägkroppen i samband med uppressande av flytande material till vägytan. Vid tjällossningen uppstå även skador, föranledda av uppmjukning av vägarnas ytlager. Denna uppmjukning kan förorsakas av regn och smältvatten och behöver alltså icke föregås av tjällyftning. Slutligen kan tjälskjutning och tjällossning i förening leda till uppfrysning av stenar.

Orsaken till tjällyftning är följande. — Det i en tjälande jordart ursprungligen befintliga vattnet orsakar vid övergången till is en utvidgning, som dock icke kan ge upphov till en tjällyftning av större belopp än en eller annan centimeter. Då tjällyftningen emellertid ofta uppgår till flera decimeter, måste det härför nödvändiga vattnet tillföras jordarten under tjälningen. Det uppsuges underifrån till tjälgränsen, där det deponeras som skikt av ren is. Därigenom uppstår en volymökning, som höjer marken. — Skiktens läge och tjocklek i en tjälad jordart bestämmes av den vid markytan rådande temperaturen. Vid stark kyla tränger tjälen snabbt nedåt, och isränder bildas först på större djup. Vid svagare kyla däremot bildas isskikt tämligen ytligt. Dessas läge och tjocklek avspeglar tämligen väl temperaturkurvan vid markytan.

Blott vissa jordarter äro tjälskjutande. Det måste då först framhållas, att i naturen icke förekomma jordarter bestående av exakt lika stora korn, utan jordarna utgöra alltid blandningar av olika stora korn. Moränerna äro vanligen föga sorterade, medan sedimenten däremot höra

[19] Nedanstående korta översikt av tjälskadorna och deras uppkomstsätt utgör ett sammandrag av Gunnar Beskows framställning härav i Statens Off. Utredn. 1934: 27, s. 292—309, varifrån någon gång även formuleringarna hämtats. Tjälbildning och tjällyftning har Beskow ingående behandlat i ett något senare utkommet arbete (1935: 2). Bland hans många uppsatser rörande tjälfrågor bland Svenska Väginstitutets Meddelanden har för min framställning »De geologiska faktorernas betydelse för vägarnas tjälförhållanden» (Medd. 21) varit av värde.

till de välsorterade jordarna, där kornen äro utpräglat koncentrerade kring ett visst storleksvärde. Sedimentjordarterna benämnas (enligt den Ekströmska terminologien[20]) vanligen efter den dominerande korngruppen. Sålunda har jordarten grovmo som övervägande beståndsdel kornfraktionen grovmo (0.2—0.06 mm.) en mjälajord korngruppen mjäla (0.02—0.002 mm.) o. s. v. Som lättleror betecknas jordarter med viss halt av ler (vilket skiljer dem från exempelvis en mjälajord), ehuru sand, mo eller mjäla utgöra dominerande kornstorlek; lerhalten närmar lättlerorna i fysikaliskt hänseende till de äkta lerjordarna. Ökar halten av ler ytterligare erhållas mellanleror och slutligen styva leror.

Tjälskjutning förekommer i naturen icke i grövre jordarter än finmo, men däremot fr. o. m. denna t. o. m. de styva lerorna. Tjällyftningen inom de sistnämnda är emellertid så liten, att den saknar praktisk betydelse. De värsta tjällyftningsjordarna utgöras av finmojordarna.[21]

Här skall inskjutas, vilket f. ö. redan förut antytts, att även moräner med större halt av finare kornstorlekar kunna bli avsevärt tjälskjutande.

En nödvändig förutsättning för tjälskjutningen är givetvis, att tillförseln av vatten obehindrat kan äga rum. Med ökat avstånd från tjälgränsen till grundvattenytan, minskar tjällyftningen med ett belopp, som är olika för olika jordarter. Likaledes minskar tjälskjutningen, med varierande belopp, för tryck; i vägkroppen åstadkommes detta genom belastningen av den överliggande vägbanan.

De skador, som själva tjällyftningen förorsakar, äro för landsvägarnas vidkommande vanligen icke av svårare art. De verkliga besvären åsamkas först vid tjällossningen. Ett relativt milt klimat som i Syd- och Mellansverige hindrar tjälen från att tränga ned på något större djup, och detta i förening med en långsam, ofta en och samma vår upprepad tjällossning, tenderar till att ge tjälskadorna karaktär av ytuppmjukning. I Norrland däremot med dess strängare klimat sker tjälningen hastigt, tjälen tränger ned på avsevärt djup, och tjälskotten bli där vanliga.

Tjälskottens uppträdande tarvar en något närmare förklaring. — Grus- och sandjordar uppträda överhuvud icke som flytjordar, därför att de vid uppslamning i vattenöverskott snabbt sätta sig. En verklig lera får vid vattenöverskott hållfastheten blott i ringa grad nedsatt; ytuppmjukning kan visserligen förekomma, men jordarten pressas icke upp från

[20] G. Ekström, Klassifikation av svenska åkerjordar, S. G. U. Ser. C, N:o 345, s 42—56.

[21] Beskow 1935: 2, särskilt s. 90—93.

större djup. Mellanliggande jordarter, särskilt finmo, mjälajord och lättleror, bringas däremot vid ett även ringa vattenöverskott i helt flytande tillstånd, varvid de förlora all bärighet. Redan vid obetydlig trafikbelastning kan jordarten pressas upp från betydande djup.

Nyss har påpekats, att bland sedimenten tjällyftning blott äger rum hos finmo, mjälajord och lättleror. Just de jordarter,som äro tjälskju-

Foto G. Hoppe $^{15}/_{6}$ 1940.

*Fig. 3. Tjälskott å vägen Böle-Roknäs i Pite socken. En käpp, som stacks ned i »kratern» nådde fast botten först c:a 75 cm. under vägbanan.*

tande, d. v. s., där ett större vattenöverskott anbringas, äro alltså de, som vid vattenövermättnad få hållfastheten kraftigast nedsatt. De bli därför de värsta flytjordarna och ge upphov till de största tjälskadorna. De betecknas ofta som *jäsleror*.

På grund av tjälskottens betydelse har jag ansett det angeläget att företa en närmare utredning av var förutsättningarna för dem finnas. Det är då i första hand nödvändigt att fastställa, var jordarterna ha en sådan sammansättning, att tjälskott kan uppträda, alltså var jäslera

förekommer. Detta har på grund av bristen på geologisk kartering av Norrbottens län varit förenat med betydande svårigheter.

Det finnes emellertid en kategori personer, som genom sin yrkesutövning komma i nära kontakt med beskaffenheten av jordarterna, inte minst jäslerorna, nämligen vägmästarna inom de olika vägdistrikten. Deras skyldighet att övervaka väghållningen inom ett visst område ger dem en ingående kännedom om de lokaler, där tjälskador kunna uppträda. Genom synnerligt tillmötesgående har denna erfarenhet ställts till min disposition.

Till vägmästarna inom de dåvarande 13 vägdistrikten inom Norrbottens län utsändes under tiden oktober—november 1940 kartor i skala 1: 300 000 över respektive vägdistrikt.[22] De anmodades på dessa lägga ut alla lokaler, där vägunderlaget *kunde* uppträda som flytjordar, alltså utgjordes av finmo, mjälajordar och lättleror ävensom moräner med mycket hög halt av finmo och mjäla. Kartorna återkommo inom de närmaste månaderna; för Nederlule och Råne vägdistrikt hade de av mig föreslagna kartorna utbytts mot generalstabsbladen i skala 1: 100 000, till mindre del (norra Råneå) i skala 1: 200 000. Vägnätet hade i flertalet fall kompletterats till full aktualitet.

Det så insamlade materialet har underkastats en kritisk granskning. Det kunde nämligen tänkas vara behäftat med brister av olika slag. Eventuell oklarhet rörande tolkningen av begreppet jäslera synes emellertid vara undanröjd genom den förda korrespondensen. Detta behöver dock icke utesluta, att en felbedömning av jordarterna i naturen i vissa fall kan ha ägt rum, ehuru jag tillmäter en sådan blott ringa betydelse, beroende på vägmästarnas otvivelaktigt mycket goda jordartskännedom. Allvarligare kan då tänkas vara, att vägmästarna tjänstgjort så kort tid inom sina distrikt, att de ännu inte hunnit skaffa sig kännedom om vägunderlagets beskaffenhet i alla delar av dessa. Det visar sig också, att vägmästarna i några fall varit anställda inom ifrågavarande distrikt blott få år, men de uppge själva i sådana fall, att de anse sig sitta inne med tämligen säkra kunskaper om de ställen, där tjälskador kunna yppa sig, en kännedom, som de förvärvat inte bara genom självsyn utan också genom av vägvakter lämnade uppgifter. Emellertid kan denna felkälla ej frånkännas all betydelse, lika litet som det kan hävdas, att samtliga av vägmästarna kända jäslereförekomster inom hela länet ha redovisats samt absolut exakt inlagts på kartorna. — Vidare är det tänkbart, att en del jäslereförekomster längs vägarna icke äro kända; om nämligen avståndet till grundvattennivån ursprungligen eller genom företagen dränering är för stort, eller om isolering före-

[22] Dessa kartor utgjordes av olika blad av Turistkartan över Sverige, utgivna 1934—37 av Kungl. Automobilklubben och Svenska Turistföreningen. Denna karta valdes framförallt för att den genomgående var av färskt datum och sålunda upptog flertalet av de 1940 existerande vägarna. Den är näst efter den topografiska den mest detaljerade kartan. Många av generalstabsbladen voro med avseende på vägnätet långt ifrån lika moderna.

tagits, uppträder jäsleran icke som flytjord. Jag är icke benägen att tillerkänna denna felkälla någon särskilt stor roll; det vanliga synes nämligen ha varit, att även i sådana fall jäsleran vid enstaka tillfällen dokumenterat sig som flytjord. Vägmästarna äga f. ö. ofta kännedom om mot jäslereförekomster vidtagna säkerhetsåtgärder, liksom de givetvis också torde vara i stånd att urskilja jäsleror, trots att tjälskador icke uppträtt.

En betydande felkälla ligger otvivelaktigt i att beteckningssättet i trots av lämnade anvisningar kommit att variera för olika vägdistrikt, att med andra ord generaliseringsgraden växlat. Avsevärd generalisering har företagits för bl. a. Älvsby vägdistrikt; det uppges beträffande redovisningen av jäslereförekomsterna inom detta, att de markerade vägsträckorna till omkring 80 % torde ha jäslera som vägunderlag. Liknande stark generalisering torde ha använts även av andra vägmästare, utan att detta särskilt påpekats. Å andra sidan synes för Nederlule, Råne och Kalix' vägdistrikt samt lappmarksdistrikten generaliseringen varit betydligt mindre. Det torde förhålla sig så, att där jäslereförekomsterna ligga tätt, skilda åt av smala hedar eller myrstråk, som fallet är inom Älvsby vägdistrikt och f. ö. stora delar av landet nedom MG, den begagnade kartskalan tyvärr varit för liten.

På den översiktskarta över jäslereförekomsterna vid de allmänna vägarna (Pl. I), som sammanställts på basis av de insända primärkartorna har hänsyn tagits till den olika generaliseringsgraden. Den har framhållits genom att gränserna för de olika vägdistrikten utsatts. Alla jäslereförekomster om en längd av högst 500 m. ha fått en enhetsbeteckning, något som f. ö. nödvändiggjorts av kartskalan, 1: 1.5 milj. Längre jäslereförekomster äro längdriktigt markerade; jag har emellertid velat understryka den varierande generaliseringsgraden genom att i teckenförklaringen påpeka, att de markerade vägsträckorna till 75 à 100 % ha jäslera som vägunderlag.

De möjligheter som funnits till kontroll av kartan ha så långt som möjligt utnyttjats. För resultaten härav skall lämnas en kortfattad redogörelse.

1. En jämförelse har ägt rum med tryckta arbeten rörande jordarterna. En särställning intar därvidlag L u n d q v i s t s arbete, genom att det omsluter hela länet. Tyvärr har Lundqvist på sin jordartskarta måst låta sand och mo få en gemensam beteckning, likaså mjäla och lera, vilket gör det omöjligt att på den säkert urskilja jäslereförekomsterna. Då emellertid verkliga leror synas sällsynta, kan man utgå från att, vad som betecknats som mjäla och lera, utgör jäsleror; men dessutom kan givetvis sådana i form av finmo förekomma. Svårigheter uppstå emellertid också därigenom, att vägarnas läge i förhållande till de ofta mycket smala strängarna av »mjäla och lera» ofta är vanskligt att fastställa. Det står dock klart, att till flertalet förekomster därav en motsvarighet finnes å min karta (Se t. ex. området Älvsbyn—Vistträsk—Manjärv, trakten kring och söder om Harads, nedre Råne- och Tornedalarna). Jämförelsen ger vidare vid handen, att Pl. I synes äga en betydligt lägre generaliseringsgrad än Lundqvists karta. Den upptar också mångenstädes jäslereförekomster, till vilka ingen motsvarighet finnes å Lundqvists karta; detta torde snarare bero på ofullständighet hos den senare kartan än på felaktigheter hos min.

E n e q u i s t publicerar i sin avhandling om nedre Luledalens byar en av Granlund upprättad geologisk översiktskarta över delar av nedre Luledalen (1937, s. 3). Denna karta får tillmätas ett betydande värde ur kontrollsynpunkt, därför att den

föreligger i tämligen stor skala och av allt att döma grundar sig på iakttagelser längs flera av de nuvarande landsvägarna. Finmo är icke särskilt markerat på kartan, vilket något försvårar jämförelsen. — Till samtliga förekomster av mjälajord på den Granlundska kartan finnes direkta motsvarigheter å min, ehuru utbredningen i ett par fall icke stämmer helt överens. Övriga av min kartas jäslereförekomster längs av Granlund rekognoscerade vägar ansluta sig till den Granlundska kartans förekomster av mo. Något starkare generalisering kan dock iakttagas å min karta.

En jämförelse med Hambergs översikt av geologien i Luledalen (1906) försvåras starkt av att han begagnar en helt annan jordartsindelning än den numera gängse. Hamberg gjorde f. ö. till stor del sina iakttagelser under resor på älven, på större eller mindre avstånd från de nuvarande landsvägarna. — Flertalet övriga publicerade uppgifter rörande finkorniga sediment äro av liknande skäl oanvändbara för kontrollen.

2. En jämförelse med förekomsten av raviner har vidare ägt rum. Dessa förutsätta för sin bildning just jäslera. En karta över ravinerna inom hela Norrland har uppgjorts av Lundqvist på basis av de topografiska kartbladen (1943, s. 108). Praktiskt taget överallt längs de norrbottniska älvarna, där raviner finnas, gå älvvägarna enligt Pl. I över jäslera. Där avvikelser någon gång förekomma (t. ex. längs vägen Långnäs—Sikfors väster om Piteälven och älvvägarna närmast norr om Älvsbyn) kunna dessa mycket väl bero på att vägarna gå utanför ravinområdena. Orsaken till den bristande överensstämmelsen kan också vara, att ravinbildningen betingas av ett stycke ned i lagerföljden belägna finare sediment, medan det översta jordtäcket, det som närmast har betydelse för vägarna, kan utgöras av en grövre jordart.

Vad som är överraskande är emellertid den ringa utbredningen av raviner jämförd med förekomsten av jäslera enligt Pl. I. Lundqvist vill i ravinernas sällsynthet se ett bevis för att sedimenten i nordligaste Norrland allmänt sett äro grövre än mera söderut, där ravinerna bli betydligt vanligare (1943, s. 110). Han påpekar emellertid uttryckligt, att ravinerna för sin bildning fordra en viss fallhöjd. Med låga stränder kan någon ravinbildning icke komma till stånd. — Enligt min erfarenhet, grundad under resor genom mycket stora delar av länet, ligger förklaringen till det ringa antalet raviner snarare häri. Rånedalen kan nämnas som ett exempel på ett område med genomgående låga stränder.

3. Vid anläggning av nya eller omläggning av gamla vägar uppgöras sedan lång tid tillbaka vägprofiler. På dessa anges vanligen den jordart, som utgör vägunderlag. Dessa förhandsundersökningar av jordarterna äro emellertid enligt uppgifter av såväl vägingenjörer som vägmästare ofta mycket summariska. En jäslera kan betecknas som »jäslera», som »sandblandad lera» eller »lerblandad sand», vilka båda senare termer också kunna utgöra beteckning för morän utan någon flytjordskaraktär. När jordarten betecknats som jäslera, innebär detta emellertid, att en sådan med säkerhet konstaterats och att förebyggande åtgärder mot dess verkningar rekommenderats. Ett stort antal vägprofiler ha granskats och det har därvid genomgående visat sig, att jäslera å dessa motsvarats av jäslera å Pl. I. Detta är ett viktigt konstaterande, ty det bevisar, att vägmästarna känna till även sådana jäslereförekomster, vilkas skadeverkningar elimineras genom förebyggande åtgärder.

4. Under resor i vissa delar av kustlandet under försommaren 1941 gjordes åtskilliga iakttagelser över förekomsten av tjälskott. De voro i samtliga fall belägna inom områden, där vägmästarna betecknat vägunderlaget som jäslera.

5. Slutligen har jag varit i tillfälle att med åtskilliga personer med god lokalkännedom och vägkunskap diskutera de kartor, som uppgjorts av vägmästarna. Kartornas tillförlitlighet ha därvid genomgående vitsordats.

*Sammanfattning.* Den granskning, som företagits av Pl. I synes ha visat, att den ger ett säkert begrepp om utbredningen av jäslera längs vägarna inom Norrbottens län. En nackdel ligger otvivelaktigt i att generaliseringsgraden är olika för olika områden. — Jag har icke ansett skäl föreligga att komplettera kartan med uppgifter från publicerade källor, men kan dock icke med säkerhet på varje punkt ge min karta vitsord framför dessa.

Före den närmare beskrivningen av kartan över jäslerans förekomst som vägunderlag i Norrbottens län (Pl. I) skall betonas, att den visar blott beskaffenheten av det översta, någon meter djupa jordtäcket: detta jordtäcke behöver icke ens i sin helhet utgöras av jäslera för att tjälskjutning och tjälskott skall uppträda utan jäsleran kan ligga insprängd som ett helt tunt skikt på växlande höjd.

Redan en flyktig granskning av kartan visar, hur starkt jäsleran är koncentrerad till kustlandet, närmare bestämt till (det med särskild beteckning försedda) området under den högsta kustlinjen, MG. Detta hänger givetvis samman med att jäslerorna utgöras av välsorterade jordarter, i första hand sediment. De över MG belägna förekomsterna av jäslera ha antingen bildats i isdämda sjöar, eller också utgöras de av morän med ovanligt hög halt av finmo och mjäla; då några undersökningar på ort och ställe icke företagits, är jag icke i stånd att säkert fastställa uppkomstsättet i ena eller andra fallet. Man torde emellertid få utgå från att jäsleran längs den översta delen av vägen Sädvajaur-Arjeplog utgöres av issjösediment: det kan nämligen anses konstaterat, att en issjö varit belägen i denna trakt.[23] Att döma av isriktning under avsmältningsskedet samt lutningsförhållandena är det vidare troligt, att även åtskilliga andra av jäslereförekomsterna ha bildats i issjöar: i dalen väster om Laisvall (Arjeplogs sn), i trakten av Lövnäs vid sjön Rappen (d:o), söder om Nautijaur (Jokkmokks sn), väster om Piilijärvi (Jukkasjärvi sn), vid vägarna Vittangi-Soppero, Soppero-Lannavaara samt Kuoksu-Vivunki (d:o), öster om Muodoslompolo. Jäslereförekomsterna kring Hornavan-Uddjaur-Storavans sjösystem kunna möjligen vara bildade under något uppdämningsskede. — Å andra sidan torde det vara

[23] Gavelin 1910, s. 76 f. samt Pl. III.

höjt över allt tvivel, att även förekomster av jäslera inom moränen finnas.[24]

Nedanför MG är det väl möjligt, att någon enstaka jäslereförekomst kan bestå av morän, men otvivelaktigt utgöres det stora flertalet av sediment. Jäsleran kan uppträda i förband med en längd från några meter (sådana närmast körtelartade förekomster torde icke alltid finnas utsatta på primärkartorna[25]) till åtskilliga kilometer. Det synes icke med ledning av primärkartorna eller min sammanställningskarta vara möjligt att urskilja någon bestämd zon nedom MG, dit jäslerorna framförallt skulle vara koncentrerade. Talrika jäslereförekomster finnas ända upp mot MG, likaväl som nere vid den nuvarande kusten och i området mellan dessa bägge linjer. Lokalförhållandena synas alltså vara sådana, att det schema starkt förryckes, som rent teoretiskt kan uppställas: vid strandens läge intill MG avsättning av grus och sand närmast denna, längre utåt allt finare sediment; vid genom landhöjningen successivt utåt förskjutna älvmynningar en överlagring av skikt med växande kornstorlek, slutligen sand över tidigare avsatta, fina sediment.[26] Det är ju f. ö. ett tämligen självklart faktum, att vid älvmynningarnas förskjutning utåt blott de närmast desamma belägna områdena få den angivna lagerföljden med sand överst, medan i mera i lä av älvarna belägna vikar överhuvud icke annat än finare sediment avsatts. Till frågan om sedimentens fördelning inom en och samma älvdal återkommer jag senare.

Vid en jämförelse av förekomsten av jäslera inom olika älvdalar måste sträng försiktighet iakttagas på grund av den olika generaliseringsgraden hos de olika primärkartorna. Det torde dock stå klart, att stora delar av Tornedalen äro anmärkningsvärt fria från jäslera. Vägmästarna understryka också Tornedalens relativt gynnsamma ställning.

Ett par siffror må slutligen nämnas för att ge en uppfattning av jäslerornas stora utbredning nedanför MG. I Råne vägdistrikt, där de allmänna vägarna praktiskt taget helt ligga nedom denna gräns (och där detaljrikedomen i källuppgifterna möjliggjort en tillförlitlig beräkning), utgjordes år 1940 vägunderlaget till c:a 29 % av jäslera. För Nederlule vägdistrikt är procenttalet ännu någon enhet högre.

Från vägmästarna, ävensom från andra håll[27], ha uppgifter också inhämtats om tjälskadornas svårighetsgrad. Det har därvid genomgående

[24] Förmodligen utgöres jäslereförekomsten vid Kurravaara by i Jukkasjärvi sn av morän, enligt vad en flyktig granskning givit vid handen.

[25] Detta förhållande har påpekats av vägmästaren i Pajala vägdistrikt.

[26] Se Lundqvist 1943, s. 85.

[27] Bl. a. från förutvarande vägingenjören i länet, vägdirektör A. Wolff.

visat sig, att de värsta tjälskotten uppträda först på ett visst avstånd från kusten. Vägmästaren inom Råne vägdistrikt uppger sålunda, att de avgjort besvärligaste tjälskotten förekomma på ett avstånd av 20—75 km. från kusten. Liknande erfarenheter påpekas också uttryckligt från Kalix- och Tornedalarna. För de två övriga större älvdalarna upprepas samma förhållande; Älvsbyområdet gäller t. o. m. för att vara det kanske värsta jäsleredistriktet inom hela Norrbottens län.

Flera förklaringar till detta förhållande äro tänkbara; de skola här flyktigt beröras.[28] Skillnaderna i fråga om temperatur samt nederbörd, såväl regn som snö, torde vara för små för att kunna betinga olikheterna i fråga om tjälskador. Trafikens mekaniska påverkan försvårar dessa, men eftersom trafiken generellt sett är störst närmast kusten, kan icke heller den vara av större vikt i detta sammanhang. Däremot torde vägarnas ålder vara av betydelse. Vägarna närmast kusten ha genom mångårigt underhåll och täta förbättringsarbeten förlänats en ofta större stabilitet än inlandets unga, ofta ganska klent byggda vägar. Enligt uppgift från vägmästaren i Råne vägdistrikt kan emellertid även i fråga om vägar med samma ålder och byggnadsstandard en avsevärd skillnad märkas i fråga om tjälskador å vägar vid kusten och längre in. Förmodligen inverkar inlandets mera kuperade terräng i riktning mot större antal skärningar; genom dessa bringas vägarna närmare grundvattenytan, vilket underlättar tjälskjutningen.

Det finnes dock ytterligare en möjlighet till förklaring av skillnaderna i fråga om tjälskadornas svårighetsgrad, nämligen olikheter i sedimentens kornstorlek. Jäslerorna utgöra ingen skarpt avgränsad jordartsgrupp, utan successiva övergångar finnas mot de icke flytbenägna jordarterna. Det skulle alltså kunna tänkas, att jäslerorna några mil in från kusten ha en typisk sammansättning, medan de i kustområdet stodo på gränsen till jordarter med grövre eller finare kornstorlek än jäslerorna. En sådan skillnad synes enligt vägmästarnas samfällda åsikter verkligen finnas och torde få tilläggas en väl så stor vikt som någon av de tidigare angivna olikheterna. En viss zonering av sedimenten inom området mellan MG och den nuvarande kusten skulle enligt detta resonemang verkligen finnas, men några försök till förklaring härav skall icke lämnas.

---

[28] För värdefull diskussion rörande dessa förhållanden står jag i särskild tacksamhetsskuld till vägmästaren i Råne vägdistrikt I. Elming.

# JÄSLERANS FÖREKOMST SOM VÄGUNDERLAG I NORRBOTTENS LÄN

Skala 1 : 1 500 000

0 50 km

Karesuando
Muodoslompolo
Jukkasjärvi
Kiruna
Vittangi
Junosuando
Pajala
Gällivare
Tärendö
Korpilombolo
Jokkmokk
Murjek
Övertorneå
Överkalix
Jäkkvik
Harads
Morjärv
Arjeplog
Töre
Kalix
Haparanda
Boden
Råneå
Arvidsjaur
Älvsbyn
Luleå
Piteå

Allmän väg

Allmän väg, där vägunderlaget längre sträcka än 500 m till 75 à 100% utgöres av jäslera

Allmän väg, där vägunderlaget på sträcka av högst 500 m utgöres av jäslera

Högsta marina gränsen (M.G.)

Gräns för vägdistrikt

A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB. STOCKHOLM 1945

### Myrarna.

Redan i den inledande översikten om jordarterna ha några allmänna uppgifter lämnats om utbredningen av myrar inom länet. Det påpekades där, att myrarna i medeltal upptogo 25 à 30 procent av hela landarealen. Den av riksskogstaxeringen företagna bearbetningen av sitt material för större flodområden visar, att procenten myr i stort sett stiger från söder mot norr: i Piteälvens vattenområde (inkl. Rokåns, Lillpiteälvens, Alter- och Rosåarnas) är den så låg som 19, i Råne, Kalix och Torne älvars däremot någon eller några enheter över 30.[29] För smärre områden kan procenten givetvis bli långt högre, något som klart framgår av Lundqvists karta över Norrlands jordarter. Ett vidsträckt myrkomplex ligger kring och nordväst om Råneälvens källor och innefattar Sjaunja- och Muddusområdena, Sol- och Herkmyrarna. Den flacka Tärendöslätten utmärkes också av hög procent myrar. I området närmast kusten finnes särskilt mellan Torneälven och Sangisån stora i NNV—SSO-lig riktning utsträckta myrar.

Av största betydelse för vägbyggaren är givetvis dräneringsmöjligheterna inom myrarna, deras djup o. s. v. I vissa myrar kan fast botten nås redan på någon eller några decimeters djup, i andra ligger den kanske tiotals meter ned. Kännedomen härom är för Norrbottens vidkommande så dålig, att det icke är möjligt fastställa utbredningen av den ena eller andra sortens myrar.

## Vattendragens farbarhet.

För förståelsen av äldre tiders sommarvägar är en undersökning av vattendragens framkomlighet inom olika delar av länet nödvändig. Den bör, så långt detta är möjligt, gälla de ursprungliga förhållandena, sådana de voro före eventuella ström- och flottledsrensningar.

*Källor.* Materialet till en sådan undersökning är förhållandevis rikligt. I det stora flertalet resebeskrivningar finnas ingående redogörelser för det, som ofta fängslat resenärerna mer än något annat, forsfärderna. Detaljerade uppgifter om svårighetsgraden av namngivna forsar finnas där ofta.[30] — Systematiska redogörelser

[29] Stat. Off. Utredn. 1932: 26, tabellbil., s. 124 f.

[30] Viktiga ur denna synpunkt äro bl. a. C. A. Petterssons lapplandsbeskrivning från 1860-talet, den Robsonska dagboken, förd åren närmast intill år 1800 under resor i Lule lappmark och angränsande delar av kustlandet (hskr. M 200, KB, i koncept i LBA), samt Robsons-Scheeles-Bolmstedts beskrivning från Kalixdalen och Lule lappmark (hskr. S. 38, UUB).

för älvarna finnas i på mer eller mindre officiellt uppdrag tillkomna beskrivningar. Viktiga uppgifter lämnas sålunda i en serie lappmarksbeskrivningar från år 1738.[31] En synnerligen utförlig rapport över Torneälvens vattensystem meddelar landshövding Gyllengrip i en välkänd relation från år 1736.[32] Viktiga uppgifter rörande vattendragen i kustlandet ges i Nisbeths och Raabs militärbeskrivningar (KrA). Betydelsefulla äro vidare ett par sockenbeskrivningar, den ena från 1700-talet över Gällivare, innehållande upplysningar om Kaitumälven[33], den andra från 1806—07 av kantorn i Övertorneå, Portin, med notiser om farbarheten i Torneälvens bifloder.[34] Hülphers' Västerbottensarbete (1789) är också värt ett omnämnande.

En speciell uppmärksamhet förtjänar den undersökning av möjligheten att flotta och färdas med båtar i olika vattendrag, som landshövdingen beordrade år 1777. Resultaten av denna undersökning har jag anträffat endast för Torne fögderi[35], men det är troligt att liknande uppgifter inhämtats även för övriga delar av länet.

En särställning i fråga om detaljerade och objektiva uppgifter inta de undersökningar, som företagits under 1810- och 20-talen i samband med planerade strömrensningar. En stor inventering av farbara vattendrag verkställdes sålunda av 1817 tillsatta kommitterade för utrönande av möjligheten att utnyttja de norrbottniska järnmalmsfyndigheterna. De kartor, som omnämnas i Romans 1818 tryckta redogörelse härför, förvaras nu i kommerskollegii gruvkartekontor[36], i koncept i Norrbottens lantmäterikontor.[37] På de kartor, som visa Torne, Tärendö och Kalix älvar, har en gruppering av forsarna i fem kategorier genomförts: a) »stråkor eller smärre forsar», b) »egentliga forsar, dock mindre betydliga», c) »större forsar», d) »mycket svåra forsar» och e) »ofarbara forsar». — De under Strömrensningskommitténs överinseende företagna undersökningarna av Pite, Lule och Kalix älvar, ävensom den sistnämndas bifloder Ängesån, Lainsån och Lina älv voro förenade med noggranna avvägningar.[38]

De uppgifter, som sålunda samlats från tryckta och otryckta källor ha måst kompletteras och underkastas en kritisk granskning, vilket skett under vidsträckta resor eller med ledning av upplysningar, som brevledes lämnats av flottningsföreningarna och skilda sagesmän.[39]

---

[31] Hskr. 143 a, KB.

[32] Hskr. M 138, KB.

[33] Hskr. M 23: 4, KB.

[34] Beskrivningen ingår i den Ekdahlska samlingen i Antikvariskt-topografiskt arkiv, SHM.

[35] Brevkoncept av d. 27 maj 1777, kronofogdens i Torneå arkiv, LH.

[36] Under rubriken »Kartor över sjöar, älvar och flottleder. Norrbottens län nr 1—4». Beröra Lina och Ängeså älvar (nr 1), Lule älv från Stora Lule träsk (nr 2), Torne, Tärendö och Kalix älvar (nr 3) samt Råne älv (nr 4).

[37] Överkalix nr 81 och 82, Nederkalix nr 182, Nederluleå nr 200 och Råneå nr 7.

[38] Handlingarna därtill förvaras numera i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Hamnbyråns arkiv.

[39] Viktigaste uppgiftslämnare äro: Torne älfs svenska bivattens flottningsförening, Torne och Muonio gränsälvars flottningsförening (vilken senare rörande sträckan Kilpisjärvi — Karesuando av Könkämä-Muonioälven inhämtat upplysningar av postföraren å linjen Karesuando-Norge), Kalix älvs flottningsförening, Piteå flottningsförening samt Skellefteå flottningsförening. Följande enskilda personer ha lämnat

*Kartografisk bearbetning.* Vid den kartografiska bearbetningen av det hopbragta materialet har en indelning av farlederna i 4 olika typer företagits (se plansch II). Som 1. *lättfarbara* älvsträckor ha betecknats sjöar och sel ävensom smärre forsar (ofta betecknade som strykor eller stråkor). 2. *Svårfarbara* älvsträckor utgöras av forsar, som ifrågavarande älvdals befolkning i normala fall farit utför, men där farten alltid inneburit ett visst riskmoment. 3. *Mycket svårfarbara* älvsträckor äro forsar, som icke kunnat »rännas» annat än vid gynnsamma vattenstånd och med andra än speciellt övade personer vid rodret. 4. *Ofarbara* älvsträckor äro forsar och fall, som man under inga förhållanden kunnat färdas utför. — Beteckningarna ansluta sig nära till den gruppering, som företagits på de ovannämnda kartorna av år 1817 över Kalix, Torne och Tärendö älvar, men grupperna »stråkor» och »mindre betydliga forsar» ha av mig förts samman med lugnvattnen till en kategori. F. ö. ha dessa kartors uppgifter om forsarnas svårighetsgrad i de flesta fall direkt godtagits. — Liksom på dessa kartor har även på Pl. II möjligheten att ta sig utför älvarna varit bestämmande vid graderingen av dem, medan ingen hänsyn tagits till möjligheten att färdas uppför dem. Ett intimt samband finnes dock häremellan, och det kan rent generellt sägas, att rodd inte är möjlig uppför någon av de på Pl. II som svår- eller ofarbara betecknade älvsträckorna.

På Pl. II ha alla de större älvarna medtagits, ävensom ett antal smärre vattendrag. Bestämmande därvidlag har varit, utom vattendragens storlek, i någon mån också deras roll som farleder. Jag äger visserligen uppgifter rörande farbarheten i ytterligare ett stort antal vattendrag, men de ha ej inlagts på kartan, för att icke minska dennas läslighet.

Det är alldeles givet, att den klassificering, av vattendragen, som genomförts på kartan, är långt ifrån uttömmande. Framförallt hade det varit önskvärt att ha fått kategori 1, de lättfarbara älvsträckorna, ytterligare uppdelad. Detta har emellertid, delvis av karttekniska skäl, måst undvikas. De profiler över älvloppen, som finnas i »Förteckning över Sveriges vattenfall» kompletterar f. ö. på denna punkt i viss mån farbarhetskartan. Åtskilliga uppgifter skola också lämnas i den följande texten.

Vidare skall nämnas, att det ofta varit svårt att avgöra, till vilken kategori ett älvlopp bort föras. Svårigheten kan belysas med följande exempel. Kamlungeforsen i Kalix älvs nedre lopp betecknas nästan alltid som ofarbar före den strömrensning, som företogs i den vid 1820-talets mitt.[40] Emellertid gjorde omkring år 1813 en finne från byn Narken flera lyckade resor utför forsen, och under de närmaste åren foro även tvenne Kamlungebor vid flera tillfällen genom forsen.[41] Dessa

---

värdefulla uppgifter: Kronoj. K. F. Johansson, Kangosfors, och hemmansäg. J. H. Nilsson, Ö. Soppero (om Lainioälven), kronoj. E. M. Rautio, Kiruna (om Rautasjoki), kronoj. J. Hedlin, Vittangi (om Vittangiälven), nomadskoll. K. Johansson, Hålland (om Kaitumälven), kronoj. C. A. Lidfors, Trollberget (om Piteälvens övre lopp), flottningschefen E. Johansson, Byske (om Byskeälven), samt kronoj. J. Stenberg, Avaviken (om Skellefteälven).

[40] T. ex. i Hällströms beskrivning från år 1819 av Lina och Ångeså älvar (Hamnbyråns arkiv).

[41] Roman 1818 s. 113. — Kamlungeforsens vådlighet framgår av att i juni 1944 trenne personer drunknade i den under flottningsarbete.

färder, alltid med tomma båtar[42], hade karaktär av enstaka sportprestationer utan praktisk betydelse; på kartan har forsen därför betecknats som ofarbar. — Vid graderingen av en fors har den kringboende befolkningens uppfattning av den varit utslagsgivande.

Slutligen må ännu en gång framhållas, att kartan, Pl. II, så långt det varit möjligt erhålla uppgifter härom, avser förhållandena före alla strömrensningar. Detta gäller även beskrivningen till kartan, ehuru jag genomgående använder presens som verbform. — I Torneälven företogos rensningar redan under 1600-talet, och uppgifter om de ursprungliga förhållandena ha i detta fall varit omöjliga att erhålla. Emellertid torde efter mycket kort tid isgången och den starka strömmen i stort sett återställt dessa.

Av de faktorer, som bestämma farbarheten, är lutningen den viktigaste. Den kände kartografen och ledamoten av Strömrensningskommittén C. P. Hällström uppger i sin år 1819 avlåtna beskrivning av Lina, Ängeså och Kalix älvar[43], att tvenne forsar, vars fallhöjd utgjorde omkring en hundradel av deras längd, betraktades som svåra. »Man torde således få härav empiriskt statuera den regel, att en fors, som närmar sig detta förhållande redan i allmänhet blir svår.» Som Hällström också framhåller, är det emellertid så många faktorer, som inverka på farbarheten, att det angivna värdet på en svår fors icke alltid äger giltighet. Det finns nämligen korta forsar med ännu starkare lutning, som kunna »rännas». Dit hör t. ex. Hasaforsen i Råneälven med en lutning av 1 : 50; Tornefors i Torneälven betecknas visserligen som en mycket svår fors men har också en lutning av hela 1 : 82.[44] Å andra sidan kunna forsar med mindre lutning än 1: 100 vara ofarbara, som fallet är med den icke särdeles långsträckta, men slingrande och steniga Kamlungeforsen (se fig. 40. Lutning i den egentliga forsen 1: 112).[45] Allmänt kan det emellertid sägas, att en något längre fors med en lutning av omkring 1 : 100, står på gränsen till att vara ofarbar, något som i särskilt hög grad gäller de sydligare älvarna i länet, där tekniken vid forsfärder icke var så högt uppdriven.

---

[42] Brev från A. Hahr 11 aug. 1827 i handlingarna till Lule, Pite och Kalix älvars rensning, Hamnbyråns arkiv.

[43] I Hamnbyråns arkiv.

[44] Lutningen beräknad ur uppgifter i »Sveriges vattenfall». Då avvägningspunkterna ligga tämligen glest, rör det sig här om minimivärden. Maximala lutningen i en fors står däremot icke att erhålla i denna källa.

[45] Strömrensningskommitténs betänkande av år 1824 över Kalix älv, Hamnbyråns arkiv. — Avstånden mellan avvägningspunkterna äro i denna källa mindre än i Förteckning över Sveriges vattenfall, enligt vars siffror lutningen i forsen blott blir 1 : 194. Det är likväl möjligt, att maximilutningen i forsen något kan överskrida t. o. m. Strömrensningskommitténs siffra.

Av största betydelse för farbarheten är givetvis också djupet i vattendraget, bottnens beskaffenhet samt älvens större eller mindre krokighet. Lainioälven beskrives allmänt som besvärlig, därför att den är grund och saknar markerad djupfåra.[46] Samma förhållande gäller också Linaälven. Den nedre delen av Kalixälven är däremot djup och ren, och strömfarten underlättas därav.[47] Olikheterna härvidlag bero givetvis till mycket stor del på vattenmängden i respektive älv. Därav följer också, att farbarheten inom en och samma älv starkt varierar med vattenföringen. Många smärre vattendrag (av vilka inga finnas utlagda på Pl. II) äga endast under försommarens högvattensperiod tillräckligt mycket vatten, för att båtfart skall vara möjlig. Å andra sidan kunna forsar i de större vattendragen vid samma tid bli helt ofarbara genom vattnets starkt ökade hastighet. I Torneälven uppges sålunda utom de ständigt oframkomliga forsarna ytterligare fyra vara ofarbara vid högsta vatten.[48]

Eftersom farbarheten också är beroende av båttyper och skickligheten hos forsfararna, skall redan på detta tidiga stadium lämnas en redogörelse härför. Förhållandena, som här skildras, hänföra sig närmast till årtiondena omkring år 1800, men äga säkerligen giltighet för äldre tider liksom även för åtskilliga årtionden framåt.[49]

Tornedalsborna voro i äldre tider oöverträffade mästare här i landet i fråga om forsfärder, något som ofta betygas av beundrande resenärer. Men också folket längs Kalix- och Råneälvarna voro framstående forsfarare, avgjort skickligare än folket i älvdalarna söder därom. -- Särskilda forsbåtar begagnades överallt längs de större vattendragen och visade framförallt i Torne- och Kalixdalarna en för forsfärder långt gående anpassning. De voro där antingen trebördingar, d. v. s. med tre bord på varje sida, eller tvåbördingar. De förra ägde vanligen en längd av 9—12 m. och en största bredd av blott något över 1 m. (2 alnar) samt kunde medföra en last av omkring ett ton eller ett 20-tal personer. Tvåbördingarna voro 6—8 m. långa och 6 à 8 dm. breda och hade en lastförmåga av knappt 200 kg. eller 2 personer utöver besättningen.[50] --

[46] Enligt uppgift av bl. a. kronoj. K. F. Johansson, Kangosfors.

[47] Hällströms undersökning av Lina och Ängeså älvar, Hamnbyråns arkiv.

[48] Brevkoncept av d. 27 maj 1777, kronofogdens i Torneå arkiv, LH.

[49] Uppgifterna om farbarheten, som de lämnas på kartan och i texten, äro däremot hämtade från vitt skilda tidpunkter, men äro dock alla så gamla, att konsten att fara i forsar ännu icke hunnit falla i glömska. Så långt jag kunnat finna, har uppfattningen om de olika forsarnas beskaffenhet varit praktiskt taget densamma vid olika tidpunkter.

[50] Uppgifter om forsbåtarnas utseende meddelas flerstädes. Här må särskilt

Vid färder utför forsarna brukade vana forsfarare för att erhålla styrvatten ro kraftigt i strömmens riktning; enligt ortsbefolkningens uppgifter var detta det vanliga i Torne- och Kalixdalarna. Hülphers uppger, att man på så sätt redan i mindre forsar kunde uppnå en hastighet av 500 till 700 alnar i minuten, i större 800 till 900 eller ännu mera, d. v. s. inte mindre än 30 km. i timmen och däröver.[51] — I sydligare älvar brukade man däremot vid färder utför forsarna ro *mot* strömmen, och bakstammen gick då först genom vattnet.[52]

I detta sammanhang må också ett par ord nämnas om hur man tog sig uppför forsarna. I Tornedalen tillgick det vanligen så, att man

Foto A. Wolff.

*Fig. 4. Stakning med forsbåt uppför en fors i Lainioälven vid Kangos.*

med långa s. k. forkar stakade sig uppför älven, och färdigheten häri var så stor, att man, för att öka hastigheten, använde dessa även där motströmmen var mycket obetydlig. Endast uppför de allra värsta forsarna måste man draga båtarna medelst lina eller över land. Även i Kalixälven förekom forkning, men älvens djup var mångenstädes så betydande ända inne vid land, att man måste dra båtarna med linor. Detta senare sätt var vanligast i de sydligare älvarna, om man icke drog

nämnas Hülphers' Västerbottensbeskrivning (1789 s. 236, not m), Prytz' beskrivning av sin Nordkapsresa 1819, Hällströms betänkande om Lina och Ångeså älvar från år 1819 (Hamnbyråns arkiv) samt Raabs militärbeskrivning av år 1829 (KrA). Jfr även Du Chaillu 1881, s. 83. Ur dessa källor är också materialet till den följande framställningen om forsförderna hämtat.

[51] 1789, s. 204. — Skjöldebrand uppger i sina memoarer (II s. 112), att en hastighet av 4 mil i timmen uppnåddes nedför en svår fors i Muonioälven.

[52] Jfr Hülphers 1789, s. 304 not 1.

båtarna över land. — Vid färder uppför älvarna var det ofta möjligt att begagna blott en liten del av lastutrymmet. Hällström uppger t. ex., att man icke kunde lasta mer än ett par hundra kg. i trebördingarna vid fart uppför Kalixälven.

*Torneälvens vattensystem. Huvudälven* sänker sig på den 400 km. långa sträckan från Torne träsk, Sveriges största fjällsjö med en längd av hela 70 km., blott 342 m. Detta sker i ett mycket stort antal forsar och fall: Roman uppger för sträckan mellan Torne träsk och Kengis ett 50-tal forsar[53], och i det återstående älvloppet finnas enligt Gyllengrips beskrivning ett drygt 30-tal. Blott tvenne, Tarrakoski, den översta i loppet, och Kengisforsen äro alldeles ofarbara, men vid ingendera måste båtarna dragas mer än några stenkast över land. Av de övriga, mera besvärliga forsarna ligga flertalet mellan Jukkasjärvi och Vittangi (bl. a. den mycket riskabla Pauranki) samt i loppet nedanför Hietaniemi, där Vuento, Matkakoski och Kukkolaforsen vanligen krävde anlitande av forsstyrmän från trakten.[54] Längre sel och sjöar finnas framförallt ovanför Jukkasjärvi, mellan Vittangi och Junosuando samt nedanför Övertorneå. Älven beskrives som grund även i sitt nedersta lopp.

*Könkämä—Muonio-älven* sänker sig under sitt nära 400 km. långa lopp från Kilpisjärvi till inflödet i Torneälven knappt 340 m. Detta sker med en tämligen jämn fallkurva, där både längre sel och brantare forsar höra till sällsyntheterna. Särskilt i det övre loppet räknas dock flera av forsarna som mycket svåra, bl. a. på grund av ringa djup, men blott en är helt ofarbar (Pättikkäkurkkio). I det mellersta loppet utgöra Muonioforsarna ett allvarligt trafikhinder.

*Lainioälven,* näst Muonioälven Torneälvens största biflod, har en betydligt brantare fallkurva än huvudälven, men ingen av forsarna nedom Sopperoselet betecknas som ofarbar. Älven är dock genom sitt ringa djup och sin stenighet många gånger besvärlig att befara.

Av övriga bivattendrag må ett antal viktigare nämnas.

*Till Torneälven: Rautasjoki* faller på den icke fullt 6 mil långa sträckan från Rautasjärvi över 230 m. och är ofarbar mycket långa sträckor. Den lilla bäcken *Luongasjoki* i Svappavaaratrakten, vilken kommit att spela en viss roll som farled, är nätt och jämt farbar med små båtar, men blott under högsta vattenstånd. *Vittangiälven* kan faras de nedersta 5 milen, men är fylld av svåra forsar och mycket besvärlig, särskilt vid högsta och lägsta vattenstånd. *Pentäsjoki* är smal och slingrande samt

[53] 1818, s. 109 ff.

[54] Se Hülphers 1789, s. 238.

fylld av forsar, men är under högvatten farbar ända från Pentäsjärvi, d. v. s. över 4 mil. *Säiväjoki-Ylijoki* (= Svansteins vattendrag) kan under högvatten trafikeras från Rantajärvi till Kuittasjärvi, men ej mellan sistnämnda sjö och Torneälven. *Ylinenjoki* och *Juovojoki* äro under högvatten farbara från Ylinenjärvi (c:a 15 km.) resp. Pyhäjärvi (ungefär lika långt); nedom sammanflödet är *Isojoki* (Soukolojoki) farbar året om till Torneälven (nära 1 mil). *Puostijoki-Armasjoki* kan under högvatten faras ända från Mukkajärvi, över 5 mil, men sträckan nedom Puostijärvi är fylld av svåra forsar, av vilka den vid Ekfors är helt ofarbar.

*Till Muonioälven: Idijoki* bildar en tämligen god farled utan större forsar och kan under nästan hela sommaren trafikeras över tre mil. *Merasjoki* är under högvatten farbar från Merasjärvi (omkring 2 mil), ehuru fylld av svåra forsar. *Kitkiöjoki-Parkajoki* är under högvatten farbar de dryga två milen från Kitkiöjärvi till utloppet. *Kaunisjoki* är liksom de båda sistnämnda starkt slingrande och kan under högvatten faras 4 mil. Av dessa utgöras dock 3 mil av sel, farbara året om.

Av småälvarna mellan Torne och Kalix älvar för *Keräsjoki* tämligen litet vatten, men kan likväl vanligen faras omkring 4 mil med ett mindre avbrott vid Välikoski. *Sangisån* har en rad stora sjöar i sitt lopp, men mellan dessa är den fylld med branta forsar och praktiskt taget ofarbar. Mellan Björkfors och mynningen, omkr. 7 km., är den emellertid bekvämt båtbar. Bifloden *Granån* kan under högvatten trafikeras från Korpikå.

*Kalixälvens vattensystem.* Från Kaalasluspa vid östra änden av den 45 km. långa, blott av kortare forsar avbrutna sjökedjan Paittasjärvi-Kaalasjärvi sänker sig *Kalixälven* 460 m. på den 33 mil långa vägen till havet. Den har alltså en åtskilligt brantare fallkurva än Torneälven. Särskilt delen från Kaalasluspa till trakten av Narken är fylld av forsar, avbrutna av blott få längre lugnvatten. Långa sträckor beskrivas här som mycket svårframkomliga, och flera forsar äro helt ofarbara. Nedanför Narken bli emellertid selen längre, men åtskilliga forsar förekomma även här och detta till blott någon mil från mynningen. Jokkfallet och Kamlungeforsen äro helt ofarbara; båtarna måste dras 500 resp. 200 m. över land. Som redan framhållits är Kalixälven i sitt nedre lopp tämligen djup.

Av bifloderna har *Tärendö älv* blott få svåra forsar och kommunikationen mellan Kalix och Torne älvar är därför oförhindrad. *Kaitumälven* faller över 200 m. på de elva milen nedanför Kaitumjaure. Långa

sträckor äro helt ofarbara och blott selet vid Killingi har något större längd. *Vettasjoki,* som Ängesåns översta lopp mellan Vettasjärvi och Valtiojokis inflöde kallas, är under en högvattensperiod av c:a 3 veckor tämligen lättframkomlig men f. ö. mycket svår. Samma sak gäller *Ängesån* till sammanflödet med Linaälven, men tiden, som man utan besvär kan ta sig fram, är här utsträckt till 4 veckor.[55] Blott förbi en fors, Järämäkurkkio, måste båtarna dras över land. Återstoden av Ängesån har flera långa sel. Forsarna mellan dessa äro väl icke särskilt branta, men grunda och därför under lågvatten besvärliga. *Linaälven* mynnar med det välkända, 18 m. höga Linalinka i Ängesån, varigenom älvens betydelse som farled givetvis starkt måste nedsättas. Det kan också vara en orsak till att befolkningen längs älven år 1817 förklaras vara allt utom forskarlar.[56] Linaälven har ytterligare en helt ofarbar fors på sträckan från Koskullskulle, och flera mycket svåra. Många forsar äro efter högvattenperiodens slut grunda och ytterst svårframkomliga. — En annan biflod till Ängesån, *Skrövån-Lainsån-Tvärån,* förtjänar en särskild uppmärksamhet. Den mynnar med en längre, ofarbar fors och har nedanför Lansjärv ännu en längre forsräcka, som endast med stor svårighet kan trafikeras. Därovanför flyter emellertid älven nära 4 mil helt utan forsar, från omkring ½ mil ovanför Skröven, och den för dessutom tillräckligt med vatten för att möjliggöra båtfart under hela sommaren.

Av småälvarna mellan Kalixälven och Råneälven är *Töreån* farbar omkring en mil, mellan Långfors och forsen vid Töre. Därovanför är den fylld med grunda och branta forsar och framkomlig blott mycket korta sträckor. *Vitån* är i sitt nedre lopp så forsande, att den är ofarbar. Från och med Hovlösselet är den emellertid framkomlig för båtar under större delen av sommaren nästan fram till Tallberg, eller över 2 mil, dock med ett avbrott på 2½ km. (vid Långseledet). Vitåfjärden är mångenstädes ytterst grund. Utloppet, Jämtösundet, var redan omkring 1830 på flera ställen inte 2 fot djup.[57]

Nedanför den ofarbara Korpforsen har *Råneälven* åtskilliga forsar, men blott någon enstaka av dem kan rubriceras som verkligt svår.

---

[55] Enligt uppgifter från Kalix älvs flottningsförening.

[56] Roman 1818, s. 96.

[57] Enligt en odaterad undersökning rörande strömrensning i Jämtösundet och Vitån, förvarad i Hamnbyråns arkiv. Den torde vara ungefär samtidig med övriga strömrensningsundersökningar.

Ovanför Korpforsen är älven farbar ytterligare 1½ mil, men sedan så fylld av forsar, att den är nästan helt oframkomlig, vartill kommer, att den efter högvattenperioden mångenstädes är mycket grund. I trakten av Nattavaara har älven dock tämligen djupa sel om ett par mils längd. Bifloden *Rörån* har mellan sjöarna så många branta forsar, att den nästan helt är ofarbar.

*Luleälven* visar en helt annan profil än de tidigare beskrivna storälvarna. Ända från lappmarksgränsen flyter älven lugn och majestätisk; blott vid 2 punkter avbryta forsar, Edeforsen och forsarna vid Heden och Boden. Den förra är helt ofarbar och likaså den översta av de senare. F. ö. har älven i detta sitt nedre lopp blott ett starkare strömdrag vid Gäddvik. Den har med undantag för forsarna överallt ett ganska betydande djup, så att trafik med större båtar om ett par, tre meters djupgående är möjlig. Inte mindre än 11 mil har älven en sådan beskaffenhet.

Innanför lappmarksgränsen ändrar den snabbt karaktär. Omedelbart nedanför sammanflödet mellan Lilla och Stora Lule älvar kastar den sig ett 30-tal m. ned i den vilda Porsiforsen. Därovanför kan *Stora Lule älv* av skickliga forsfarare befaras ända från trakten av Ligga, men först nedanför Messaure blir älvloppet mera lugnt och får karaktär av långsträckta sel. Mellan Stora Lule träsk och Ligga har älven ett lopp, som i vildhet söker sin like här i landet. Den är på en sträcka av 2 mil, som innefattar sådana fall som Porjus och Harsprånget, totalt ofarbar. — Den hela 15 mil långa sjökedjan ovanför Luleluspen är på några ställen avbruten av ofarbara forsar och fall, bl. a. Stora Sjöfallet.

Den nära 5 mil långa sträckan av *Lilla Lule älv* nedanför Vaikijaur har mellan Jokkmokk och Nelkerim sel om sammanlagt 12 km. men är för övrigt praktiskt taget ofarbar och bildar därigenom en nästan lika svår spärr för båtfarten som Stora Lule älv. Sjökedjan ovanför Jokkmokk är 11 mil lång, men avbrytes på 5 ställen av ofarbara forsar.

Ingen av biälvarna till Luleälven och dess båda källfloder är farbar annat än i sjöar och kortare sel. Alla ha de branta fallkurvor med svåra forsar.

Mellan Lule- och Piteälvarna mynna några smärre vattendrag. Av dem är *Alterån* den enda med någon längre farbar sträcka. Den är båtbar från mynningen till trakten av Nybyn, ehuru några forsar nedanför Pålmark starkt hindra båtfarten.

*Piteälven* har i mycket en liknande karaktär som Luleälven med stora sel, skilda åt av blott ett fåtal forsar inom kustlandet och långa helt ofarbara sträckor inom lappmarken. Enligt Nisbeths militärbeskrivning av år 1811 kunde båtar med ett djupgående av 8 fot ta sig upp till Böle by och till Arnemarksstrykan någon mil längre upp likaledes ganska stora båtar. — Nedanför Storforsen äro Fäll- och Sikforsarna de enda ofarbara; dock rör det sig i intetdera fallet om några längre sträckor. Den sammanlagda längden av farleden från Storforsen till Böle utgör 8 mil.

Tjeggelvas ligger på en nivå av 450 m. På de 170 km. till selet nedom Storforsen sänker sig Piteälven inte mindre än 400 m. Det är därför tämligen klart, att den mellan de olika sjöarna måste ha långa sträckor, som äro helt ofarbara.

Ingen av Piteälvens bifloder är farbar annat än mycket korta sträckor.

*Lillpiteälven* kan blott faras några få km. *Åby* och *Byske* älvar, den senare av samma storleksordning som Råneälven, äro båda synnerligen fyllda av forsar inte bara i de delar, som ligga inom Norrbottens län, utan ända fram till kusten. Blott några få korta sel finnas i dem.

*Med Skellefteälven* komma vi in på ytterligare en profiltyp bland storälvarna. På de drygt 20 milen från Storavan till kusten sänker sig älven över 400 m., och har alltså där en brant stupande profil. Längre sel finnas egentligen blott närmast Storavan, men i övrigt har älven ofarbara eller mycket svårfarbara forsar tätt intill varandra. Som farled är den därför i sitt nedre lopp de tidigare nämnda storälvarna långt underlägsen. De tre stora sjöarna Hornavan, Uddjaur och Storavan bilda mellan Jäkkvik och Avaviken en farled på omkring 13 mil och ha en nivåskillnad av blott 6 m. De största forsarna finnas mellan de båda förstnämnda sjöarna, men äro dock sådana, att de utan större svårighet kunna trafikeras med forsbåtar.

Sjökedjan fortsätter ovanför Hornavan med Sädvajaure, en fjällsjö på över 2 mil. Förbindelsen mellan den och Hornavan är på trenne ställen bruten av ofarbara forsar.

Ingen av Skellefteälvens bifloder inom Pite lappmark är farbar annat än över sjöarna.

En liten del av Umeälvens vattenområde är beläget inom Norrbottens län. *Laisälven* består nedanför Hällbacken till mynningen i Vindelälven till mycket stor del av långa sel. Flertalet av forsarna, men icke alla kunna rännas med forsbåt.

*Sammanfattande översikt.* Den föregående beskrivningen har lagt i dagen mycket påfallande skillnader i farbarheten hos de större älvarna, fjällälvarna, som de numera vanligtvis kallas i den hydrografiska litteraturen. De 2 nordligaste, Torne och Kalix, ha ett tämligen måttligt fall ända från de stora fjällsjöarna och ned till kusten och avbrytas blott på få ställen av ofarbara sträckor. Särskilt utpräglat är detta utseende hos Torneälven och dess biflod Muonioälven. Lule och Pite älvar bestå inom kustlandet till allra största delen av långsträckta sel, som höra till de bästa farlederna inom hela länet. De äro dock på några få ställen avbrutna av kortare, ofarbara forsar. Inom lappmarkerna äro emellertid dessa älvar nedom sjökedjorna farbara blott mycket korta sträckor. Skellefteälven representerar en tredje typ: den är nämligen fylld av forsar från sjökedjan och ända ned mot mynningen, och av dessa äro många helt ofarbara eller i varje fall mycket svåra.

Denna mycket markerade skillnad mellan storälvarna har sin motsvarighet även bland de nedanför fjällen upprinnande vattendragen, de s. k. skogs- och kuståarna, och i fjällälvarnas bifloder. Av bifloderna till Torne och Kalix älvar äro ett mycket stort antal farbara nästan ända från källorna, ofta dock blott under högvatten. Samma sak gäller helt eller delvis de små vattendragen, som mynna i Bottenviken öster om Kalixälven. Småälvarna mellan Kalix och Pite älvar äro vanligen farbara ett gott stycke, något som framförallt gäller den största av dem, Råneälven. De söder om Piteälven mynnande småälvarna äro praktiskt taget ofarbara. Detta är också vanligen fallet med alla bifloder väster om Kalixälvens vattenområde.

Högvatten inträffar enligt »Förteckning över Sveriges vattenfall» normalt under loppet av maj i kust- och skogsåar, medan fjällälvarnas högvatten kommer i juni eller juli. Variationerna i vattenstånd och vattenföring äro betydande. Vattenföringen under normalt högvatten är sålunda i flertalet älvar mer än 20 gånger större än under normalt lågvatten, som vanligen inträffar under vintern. Även under sommarmånaderna äro emellertid variationerna stora. Därav följer som jag tidigare berört, att en fors kan äga helt olika karaktär under olika delar av sommaren, vissa tider t. ex. vara framkomlig för båtar, andra tider helt ofarbar. Smärre vattendrag äga i många fall för båtfart tillräcklig vattenmängd blott under en kortare högvattensperiod, ett förhållande som likaledes tidigare exemplifierats.

A.-B KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB STOCKHOLM 1945

## Isläggning och islossning.

Enligt den sammanställning, som Östman gjort rörande isförhållandena längs Sveriges kuster under tiden 1870—1935, sker *isläggningen* i de inre fjärdarna inom Norrbottens län i medeltal omkring den 1 november, i den yttre skärgården någon vecka senare.[58] För de förstnämnda områdena uppgå medelavvikelserna från angivet datum till ett tiotal dagar i ena eller andra riktningen. Isläggningen förhindrar omedelbart fart med mindre farkoster, medan ångbåtstrafiken stänges först 2 à 3 veckor senare.[59] Enligt Östman (s. 8 och 12) blir isen körbar ett par veckor efter isläggningen, d. v. s. i mitten av november.

Rörande insjöarnas isförhållanden finnes en värdefull sammanställning i J. V. Erikssons: »Isläggning och islossning i Sveriges insjöar» (1920). — På isläggningen inverka en lång rad lokala faktorer: sjöarnas djup, storlek, höjd över havet, läge i förhållande till dominerande vindriktning o. s. v. Av 7 sjöar av växlande storlek, samtliga belägna i trakten av Sandträsk i Edefors socken, tillfryser den största (Degervattnet, 16.2 kvkm.) hela 26 dagar efter den minsta (0.24 kvkm.) enligt en 8-årsserie.[60] Nedan angivna data för isläggningen utgöra därför endast grova medeltal, från vilka betydande avvikelser kunna förekomma.

Isläggningen i sjöarna närmast kusten sker enligt en av Eriksson uppgjord karta (s. 38) omkring den 1 november. Sjöarna i trakten av Arvidsjaur, Harads, Överkalix och Svanstein lägga sig ett tiotal dagar tidigare. Inom de mellersta delarna av Gällivare och Jukkasjärvi socknar äger isläggningen rum redan omkring den 10 oktober, inom södra delen av Karesuando ännu tidigare. Inverkan av atlantiskt klimat förklarar delvis, att isläggningen inemot fjällkedjan sker något senare än i de centrala delarna av länet. 20 oktober är där ett mera normalt isläggningsdatum. — De stora sjöarna visa rätt betydande avvikelser från dessa data. Hornavan lägger sig vanligen först i mitten av november, Uddjaur och Storavan i slutet av oktober.[61] Saggats östra del (trakten av Njavve) isbelägges några dagar in i november.[62] Den del av Saggat, som ligger väster om Årrenjarka, lägger sig enligt ortsbefolkningens uppgifter åt-

[58] Östman 1937, s. 23. — Detta gäller den första isläggningen, som icke alltid behöver vara den enda. Skulle däremot den definitiva isläggningen räknas, innebär detta en förskjutning med några dagar (a.a. s. 10).

[59] A.a. s. 8 och 23.

[60] Eriksson 1920, s. 30.

[61] A.a. s. 75 ff.

[62] Enligt en 8-årsserie bland primäruppgifterna i Stat. Met. Hydr. Anstalt.

skilligt senare och är endast i undantagsfall körbar före jul.[63] Vaikijaur längre ned i samma sjökedja visar en mera normal isläggning, omkring den 20 oktober.[64] Stora Lulevatten islägges omkring den 1 november. Torne träsk först vid jultiden.[65] — Dessa siffror gälla för den första isläggningen, som så gott som alltid är den definitiva.[66] Medelavvikelsen uppgår också för insjöarna till ett tiotal dagar åt ena eller andra hållet.[67]

I floderna beror isläggningen i hög grad på strömstyrkan. Selen isläggas på nära nog samma tid som sjöarna i trakten[68], stridare sträckor först något senare.

Isens tjocklekstillväxt sker relativt snabbt. Inom ett par veckor efter isläggningen torde den i de flesta fall vara körbar.

*Islossningen* sker i de inre fjärdarna av Bottenviken i medeltal i den sista veckan av maj (Östman, s. 23). I insjöarna äro de lokala variationerna mindre än vid isläggningen (Eriksson, s. 47 ff.). Islossningen sker enligt Eriksson (fig. å s. 52) omkring den 20 maj närmast kusten, omkring 1 juni i trakten av Avaviken, Jokkmokk, Gällivare, Vittangi och Muodoslompolo. Närmast fjällen sker islossningen ännu senare, i Torne träsk i medeltal först vid mitten av juni.[69] — Medelavvikelserna från de angivna data uppgå till ungefär samma belopp som vid isläggningen (Eriksson, s. 61).

Den tid före islossningen, som isen icke är bärkraftig, omfattar åtskilliga dagar, eftersom vårisen på ett tidigt stadium blir spröd och svampig. Enligt en 6-årsserie för Vaikijaur var isen 14 dagar före islossningen i medeltal 12 cm. tjock[70], vilket torde innebära, att den på sin höjd bar en gående person. 2 veckor torde få anses som ett minimum på den tid, då isarna varken bära eller brista. Vissa år kan denna tid givetvis högst betydligt utsträckas. 1923 var isen på Vaikijaur 25 dagar före islossningen blott 10 cm. tjock. Därtill kommer, att isarna under avsmältningsskedet bli landlösa.

---

[63] Enl. vägm. K. Rhenman, Jokkmokk. — Ett liknande förhållande påpekar Eriksson i fråga om Hornavan, där den västra delen lägger sig omkring 10 dagar senare än den östra (s. 76).

[64] Enligt primäruppgifter å Stat. Met. Hydr. Anstalt. Medeltal av 16 år.

[65] Enl. primäruppgifter å Stat. Met. Hydr. Anstalt. Medeltal av 10 resp. 26 år.

[66] Eriksson 1920, s. 54.

[67] A.a., figur å s. 60.

[68] Se bl. a. Osc. V. Johanssons bearbetning av de rikhaltiga isuppgifterna för Torneälven (1932, s. 42).

[69] Enl. primäruppgifter i Stat. Met. Hydr. Anstalt; medeltal av 23 år.

[70] Enligt primäruppgifter å Stat. Met. Hydr. Anstalt.

## Snöförhållandena.

H. E. Hamberg har i en uppsats från 1890-talet publicerat en karta (1896, Pl. I) rörande det första snötäckets ankomst på förvintrarna. En sammanställning av uppgifter i denna samt i Statens Hydrografiska Byrås och Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalts årsböcker publicerade siffror ger vid handen följande data för snötäckets ankomst. I området närmast kusten (t. ex. i trakten av Piteå och Haparanda) kommer det första snötäcket i medeltal några dagar efter den 20 oktober. Den 20 oktober eller någon dag dessförinnan kommer snön i trakten av Älvsbyn, Bredåker, Degerselet, Överkalix och Svanstein. Omkring den 10 oktober uppträder snötäcke vid Arvidsjaur, Jokkmokk, Skröven och Muodoslompolo, den 1 oktober i trakten ovanför Jäkkvik, vid Njunjes (väster om Kvikkjokk), Gällivare, Kiruna, Soppero och Karesuando. — Lokala avvikelser från dessa data förekomma emellertid; framförallt kommer snön tidigare med växande höjd över havet.[71] Sålunda erhöll, för att ta ett exempel, under 7 år på 1910-talet Övre Svartlå sitt snötäcke i medeltal 3 veckor senare än det blott 15 km. därifrån, men 150 m. högre belägna Sandträsk.

Det första snötäcket är emellertid långtifrån alltid det definitiva. Det normala är tvärtom, att inom Norrbottens län i medeltal tvenne kortvariga snötäcken uppträda innan det definitiva.[72]

Enligt ovan angivna källor försvinner snötäcket (= mindre än 50 % av marken täckes av snö) på öppen mark inom området närmast kusten omkring den 1 maj eller några dagar tidigare. Omkring 10 maj går snötäcket bort vid Jokkmokk, Murjek, Skröven och Pajala. Vid Jäkkvik, Norra Bergnäs, Kiruna och Karesuando ligger snötäcket kvar ända till omkring den 20 maj. — Stora lokala avvikelser förekomma beroende bl. a. på höjden över havet och på om stationen ligger i öppen terräng eller skog.

Antalet dagar med snötäcke är icke lika med tiden mellan det första snötäckets ankomst och snöns försvinnande på våren (mindre än 50 % av marken täckt av snö), därför att som ovan sagts flera snötäcken bruka förekomma på förvintern. Enligt en karta hos Ångström (1942, s. 70) har området närmast kusten snötäcke under sammanlagt 180 dagar eller något mindre, medan man i lappmarkerna vanligen har snötäcke under 200 dagar eller mera. Ur meteorologisk-hydrografiska anstaltens

[71] Se Wersén, G. 1925.

[72] Hedemo, B. och Wersén, G. 1930, tab. 3.

årsböcker hämta vi dessutom följande siffror på snötäckets medelvaraktighet (medeltal av 14 à 15 år): Haparanda 176, Jokkmokk 195, Gällivare 212, Puottaure 214, Kiruna 218, Jäkkvik och Kvikkjokk 219, Karesuando 227 och Riksgränsen hela 256 dagar.

Siffrorna på snötäckets varaktighet utsäga dock inget direkt om den tid, då det är möjligt begagna släddon. Bestämmande härpå är inte blott snötäckets djup utan också dess sammansättning: en mycket lös snö måste ha ett åtskilligt större djup än en hårt packad för att möjliggöra slädfärder. Gissningsvis bör man minska de ovan angivna siffrorna på snötäckets varaktighet med minst 14 dagar för att få fram den tid, då snödjupet är tillräckligt.

Snötäcket når som regel sitt största djup i mars eller april, men är föga tunnare i januari och februari. Inom kustområdet blir det vanligen 5—7 dm. tjockt, inom lappmarkernas centrala delar ytterligare någon dm. djupare.[73] En snövinter som 1935—36 hade snötäcket mot slutet av februari blott i området närmast kusten samt något 10-tal mil upp efter Kalix- och Tornedalarna ävensom i de västligaste fjälltrakterna ett djup av mindre än 1 m., men nådde flerstädes (t. ex. i trakten av Ersträsk i Pite socken, Puottaure och Gällivare kyrkby) belopp på över 1,5 m.[74] Snödjupet varierar f. ö. starkt; höjden över havet och vindförhållanden äro t. ex. av stor betydelse. På sjöar och vattendrag blir snötäcket vanligen åtskilligt tunnare än i omgivningen beroende på stöpisbildning och vindpåverkan.[75]

Vintervägarnas framkomlighet bestämmes emellertid inte bara av snödjupet utan också av snöns beskaffenhet. Snön har i början av varje vinter låg specifik vikt, som genom sättning, vind och töverkan efter hand ökar.[76] Så länge bärkraftig skare saknas, kunna då ofta ökade svårigheter uppstå, när det gäller att ta sig fram på obanade sträckor. Under vårvintern, i det nedre kustlandet i april, längre inåt och mot norr någon halv månad senare, uppträder regelbundet en tid skare, så stark att den vanligen bär en ren, i undantagsfall t. o. m. häst med lass.[77] Senare, då avsmältningen kommit i gång på allvar, sker en

[73] Enl. uppgifter i Stat. Hydr. Byrås och Stat. Met. Hydr. Anstalts årsböcker. Jfr Ångström 1942, s. 69.

[74] Enligt ett stort antal av skogsvårdsstyrelsen i Norrbottens län infordrade uppgifter, som välvilligt ställts till mitt förfogande. Jfr f. ö. Stat. Met. Hydr. Anstalts årsbok 1936, månadsöversikten över väderlek och vattentillgång för februari, med bifogad snödjupskarta.

[75] Hedemo, B. och Wersén, G. 1930.

[76] Hedemo och Wersén 1930.

[77] H. E. Hamberg 1912, särskilt s. 230—246.

kraftig uppluckring av även starkt sammanpressad snö, t. ex. å en med bult behandlad vinterväg; den blir då svår att befara, enär det ständigt »bär igenom». Samtidigt härmed eller något senare börja vattensamlingar bildas här och var, bäckar och åar svämma över och isarna bli svaga och även landlösa. Under en lång tid kan man då varken ta sig fram på snön och över isarna eller komma någon vart med båt, *menföre* inträffar. Denna period, till vilken en mindre motsvarighet finnes vid isläggningen på höstarna, kan ha en avsevärd längd. Læstadius uppger i sin Journal (I, s. 312 f.), att i Arjeplog menföret brukar inträffa i början av maj och ofta räcka till mitten av juni och alltså vara mer än en månad. Under höstarna kan långvarigt menföre uppstå genom att marken, särskilt myrarna icke hunnit frysa till, innan ett mäktigt snölager kommer. Enligt uppgifter från skilda håll[78] torde detta inträffa under 10—30 % av alla år, men svårighetsgraden av menföret är givetvis starkt växlande, och betydande lokala variationer förekomma.

## Landhöjningen.

Landhöjningen inom Norrbottens kustland uppgick mellan 1825 och 1927 i medeltal till 9 à 10 mm. per år, d. v. s. i det allra närmaste en meter per århundrade.[79] Det finnes ingen anledning tro, att inte dessa värden i stort sett skulle ha gällt även för århundradena närmast före.

Betydelsen av denna landhöjning är givetvis beroende av strändernas beskaffenhet. Nu bildar ju inom Norrbotten området närmast kusten en mycket jämn och flack slätt, där även små förskjutningar av vattennivån få betydande verkningar. Ett flertal långt inskjutande fjärdar om blott några meters djup ha starkt uppgrundats och därigenom förlorat sin betydelse för sjöfarten: ett välkänt exempel härpå utgör Gammelstadsviken, som ännu under förra delen av 1600-talet var framkomlig för fartyg ända till Gammelstad och som f. ö. delvis betingade kyrkplatsens läge. Å andra sidan följde med landvinsterna nya möjligheter att ta sig fram landvägen; vad detta betytt för kustlandsvägen skall vid senare tillfälle diskuteras.

---

[78] Framförallt från vägmästarna E. V. Sandström, Gällivare och K. Rhenman, Jokkmokk, f. fjärdingsmannen O. Andersson, Sörbyn och folkskoleinspektör E. Wikberg, Arvidsjaur.

[79] Bergsten, F. 1930, fig. 11, s. 53.

# Kap. IV. Tiden fram till 1600-talets början.

Redan i inledningen har redogjorts för motiven till avgränsningen av denna period, och då påpekades även svårigheterna att fixera ett bestämt år framåt i tiden. I huvudsak har redogörelsen förts fram till år 1605, d. v. s. det år, då handeln i lappmarkerna stabiliserades genom upprättande av fasta marknadsplatser. Källmaterialet visar en relativ rikedom från tiden omkring år 1600, varför tyngdpunkten i framställningen förlagts dit. För att belysa handelns omfattning — det kan därvidlag inte bli fråga om annat än storleksordningen — har jag emellertid å ena sidan hämtat material från 1500-talets mitt, å den andra överskridit ramen framåt i tiden med ett tiotal år, detta uteslutande för att få ett illustrativt siffermaterial.

På det hela taget måste källmaterialet till en framställning av bebyggelse och näringsliv under denna period sägas vara förvånansvärt rikt. Beskattningen, till vilken stommen uppgjorts under Gustaf Vasas tid, drabbade objekt av de mest skiftande slag; och vad mera är, räkenskaperna häröver äro i stor utsträckning bevarade. Härtill kommer, att vår nordligaste och från rikets centrum mest avlägsna landsända vid tiden omkring år 1600 inbegreps i en verksamhet, som strävade till ett varaktigt utsträckande av det svenska riket till Ishavet. Ett flertal aktstycken från denna aktivitet kasta för en kort tid ett starkt ljus över inte bara de omstridda områdena utan också över de svenska lappmarkerna.

Källmaterial rörande vägarna flödar inte särskilt rikt, men är dock tillräckligt för att möjliggöra en rekonstruktion av huvuddragen.

## Befolkning, bebyggelse och näringsliv.

### Befolkningens storlek.

Inga tillnärmelsevis säkra beräkningar kunna uppgöras över folkmängden inom det nuvarande Norrbottens län vid tiden omkring år 1600. Sundquist uppskattar i ett välkänt arbete (1938, s. 258) folkmängden inom det dåvarande Västerbottens län (inklusive lappmarkerna, men exklusive de 1809 avträdda delarna av Tornedalssocknarna) till 23 600 personer på Gustaf II Adolfs tid. Om vi utgå från en liknande relation mellan Väster- och Norrbottens län som år 1750[1], faller på det senare

[1] Enligt Emigrationsutredningen, Bil. V, s. 247 och 258.

av den angivna summan omkring 12 000 personer. Det måste dock än en gång framhållas, att det här rör sig om en grov uppskattning, som blott tjänar syftet att ge något begrepp om befolkningens storlek. — Folkmängdssiffran för år 1600 torde föga ha skilt sig från den angivna siffran.[2]

## Den fasta bebyggelsen.

Den fasta bebyggelsens läge omkring år 1600 framgår av kartan Pl. III, som är uppgjord på grundval av längder över kyrkotionde och jordskattemantal år 1601.[3]

De förra visa vanligen högre antal nominati, d. v. s. flera jordbrukare och ge därför som regel en fullständigare bild av bebyggelsen, som vid denna tid kan förutsättas nästan alltid ha varit förenad med jordbruk. I de få fall då mantalslängderna otvetydigt ha högre siffror, ha dessa legat till grund för kartan. — Genom begagnandet av dessa båda källor har säkerligen det väsentliga av bebyggelsen kommit med, utan att kartan dock kan göra anspråk på någon absolut fullständighet. Det är ju ett ofta påpekat faktum, att längder av dessa slag för äldre tider mera sällan äro helt uttömmande; mindre bemedlade bönder kunde nämligen slippa ifrån utlagorna. För vårt ändamål, d. v. s. att visa huvuddragen av bebyggelsens utbredning samt det ungefärliga storleksförhållandet mellan olika byar, kan emellertid kartan anses vara tillfyllest. En granskning av samma slags längder från angränsande år — och f. ö. även en mantalslängd från 1613, tillkommen vid Älvsborgs lösen (vol. 51, KA) — bestyrker också detta, och i varje fall synes det tydligt, att inga byar helt äro utelämnade ur 1601 års längder. Ett undantag finnes dock: i längder från år 1605 (men icke 1601) upptas Pajala by med icke mindre än 8 bönder.[4] Det är ytterst troligt, att en så stor by inte vuxit fram på så kort tid som 4 år. Sannolikt fanns den redan under 1500-talets sista år; nybyggarna torde ha beviljats ett antal frihetsår, och därför dröjde det en tid innan deras namn bli synliga i längderna. Byn har utlagts på kartan.[5]

Kartan får i huvudsak tala för sig själv, och blott några för kommunikationsförhållandena viktiga fakta skola understrykas. Ingenstädes hade bebyggelsen trängt särskilt långt in i landet. I Tornedalen lågo dock de båda översta byarna, Pajala och Pello, på omkring 18 resp. 12 mils avstånd från kusten. Bebyggelsen var nästan undantagslöst belägen vid större vatten, antingen vid Bottniska viken eller vid vatten-

[2] Jfr Sundquists framställning s. 258 ff.

[3] Västerbottens handlingar 1601: 4, KA.

[4] Västerbottens handlingar 1605: 2, KA.

[5] Det är möjligt, för att icke säga troligt, att Pajala vid denna tidpunkt liksom senare under 1600-talet och 1700-talet innefattade flera bosättningar. Till Pajala räknades i äldre tid bl. a. Erkheikki och Juhonpieti. — Samma kan också förhållandet ha varit med några andra av de övre byarna i Tornedalen.

drag med obehindrad båtfart dit. Detta gäller f. ö. i högre grad, än vad nutida förhållanden ge vid handen. Fjärdar och åmynningar ha nämligen grundats igen genom landhöjning och sedimentation. Bebyggelse med ett tidigare utpräglat vattenläge kan därigenom ha förlorat detta. Exempel härpå utgöra byarna kring Persö- och Vitåfjärdarna, Ale och Alviks byar vid Aleån, Lillpite by vid Lillpiteälven.

Kyrkliga och administrativa centra inom kustlandet lågo vid sådana platser, där naturliga färdleder korsades, d. v. s. vid älvmynningarna.

## Den bofasta befolkningens näringsliv.

Näringslivet bar vid denna tid liksom långt senare en synnerligen extensiv prägel. Sin utkomst hämtade man inte bara från åkerlappar och ängsmarker i byarnas närmaste omgivning. Jakt och fiske voro synnerligen viktiga binäringar och förde sina utövare på långväga resor. I särskild grad synes detta ha gällt fisket, vilket en undersökning av fiskevattnens läge skall visa.

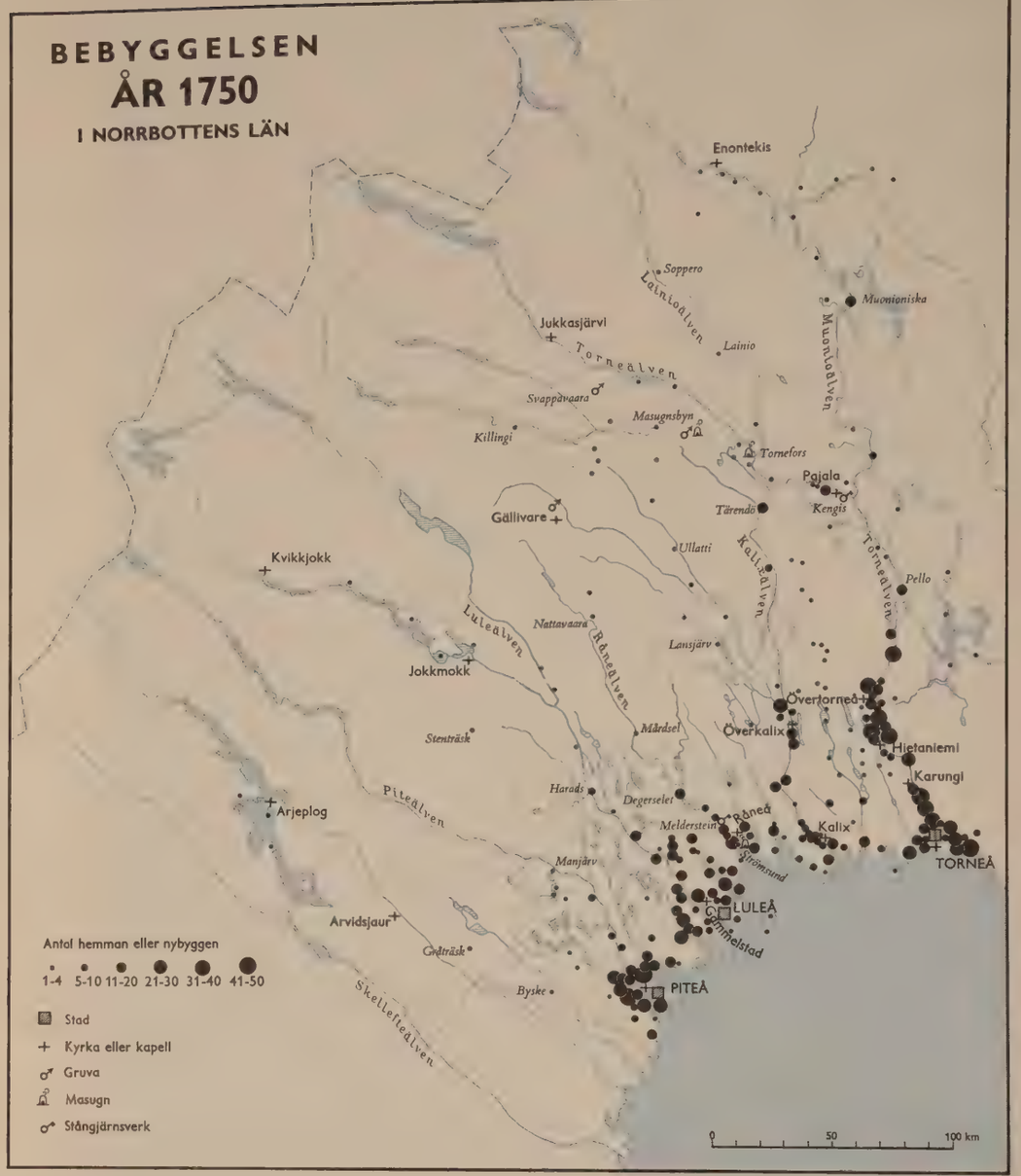
Bland de många avgifterna för skilda former av fiske förekom också en skatt för de s. k. fjälltråsken, d. v. s. fiskevatten belägna på »kronans allmänning» till skillnad från de på byarnas egen mark belägna »hemträsken». Redan de äldsta fiskeregistren, som härstamma från 1550-talet, ge oss en bild av ett näringsfång, som omspände väldiga vidder; ja, fjälltråsken voro då flera än vid 1600-talets början. De, som voro i bruk vid den senare tidpunkten, framgå, så långt det varit möjligt att identifiera namnen, av kartan Pl. III.

Källan utgöres av fiskeregistret i Västerbottens handlingar 1601: 4, KA. För att underlätta identifieringen har jämförelse skett med ett stort antal äldre och yngre register (bland Västerbottens handlingar och äldre jordeböcker) ävensom äldre kartor, framförallt Tresks över Torne lappmark. Trots detta har det varit omöjligt att identifiera ett tämligen stort antal fiskevatten, vilket bl. a. beror på att de bytt namn eller på att många sjöar med samma namn finnas: »Roke träsk» = Ruokojärvi är sålunda ett vanligt sjönamn i Tornedalen.

Det var särskilt inom Tornedalen, som fjälltråsken lågo på betydande avstånd från bygden. Till de längst bort belägna fiskevattnen hörde där ett par sel, nämligen Karesuando (»Käreszwa») i Muonioälven och Vittangiselet (»Wisznangesuå») i Torneälven på 22 resp. 10 mils avstånd vattenvägen från den översta bondbyn, Pajala, och ännu längre från de byar, där fiskarena voro bosatta. I övriga älvdalar hörde det snarast till undantagen, att fjälltråsken lågo längre bort än 5 mil från byarna.

# BEBYGGELSEN ÅR 1600 I NORRBOTTENS LÄN

# BEBYGGELSEN ÅR 1750 I NORRBOTTENS LÄN




A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB. STOCKHOLM 1945

I Kalixdalen torde Teurajärvi (»Tiure Tresk») och Lansjärv (»Lainäss Tresk») ha varit de översta fiskevattnen vid nämnda tid, i Rånedalen Lappträsket (»Lappe Tresk»), Valvträsket (»Håffue Tresk»[6]) och Degervattnet (»Degerwatn»); i Luledalen hörde Költräsket (»Kyrkie Tresk»[7]) och Vitbergsträsket (»Huithebergz Tresk») till de mera avlägsna fisketräsken, i Pitedalen en av Laversjöarna (»Läffui Tresk») och Bänkerträsket (»Benckie Tresk»). I den senare älvdalen hade ännu under 1590-talet lappmarkssjöarna Ö. Kikkijaure (»Kikijs Järv») och Pjesker (»Pieske Tresk») nyttjats av bönder.[8]

Av övriga näringar intresserar framförallt handeln, som dock kommer att behandlas i ett särskilt avsnitt.

## Den lapska befolkningen.

Spridda över de oerhört vidsträckta lappmarkerna levde ett icke särskilt stort antal lappar, som voro sammanslutna i byar. Mantalet inom dessa uppgick enligt 1601 års mantalslängd[9] till:

| *Torne lappmark*[10]: | | *Lule lappmark*: | | *Pite lappmark*[11]: | |
|---|---|---|---|---|---|
| Siggevara | 33 | Suoksjokk | 40 | Arvidsjaur | 32 |
| Tingevara | 33 | Jokkmokk | 27 | Semisjaur | 40 |
| Rounala | 21 | Tuorponjaur | 41 | Laisbyn | 66 |
| Suondavara | 10 | Sirkesluokta | 59 | Luokta | 35 |

Att på basis av dessa siffror göra upp beräkningar över hela lappbefolkningen är förenat med vissa risker, främst därför att fattiga lappar till okänt antal torde ha sluppit erlägga skatt. Antalet hushåll får därför förmodas ha varit något högre. Icke heller om hushållens storlek finnas några säkra siffror. I en beräkning av lappmarkernas befolkning år 1603 antar Sundquist ett så lågt tal som 4 à 4.5 personer per hushåll (1938, s. 254 ff.); han utgår därvid från tabellverkets siffror för

[6] Identifieringen enligt en lantmäterikarta, Å 23 1[3], LA.

[7] Identifieringen i enlighet med Enequist 1937, s. 22, not 22. Jfr Å 23 1[3], LA.

[8] Enligt fiskeregistret i bl. a. Västerbottens handlingar 1592: 5, KA. Gråträsket (»Grå Tresk») låg då liksom 1601 under lapparna, men uppräknas t. ex. 1612 bland böndernas fiskevatten (Västerbottens handlingar 1612: 11).

[9] Norrlands lappmarkers handlingar 1601: 10, KA.

[10] Blott de lappbyar inom Torne lappmark äro uppförda, som åtminstone tidvis vistades på numera svenskt område. Åtskilliga Rounala- och Suondavaralappar torde dock aldrig ha beträtt sådan mark, utan uppehöllo sig på den finska sidan om den nuvarande gränsen.

[11] Av Laisbylapparna torde blott en del ha uppehållit sig inom nuvarande Pite lappmark; andra torde ha vistats inom Ume lappmark.

1769 och 1772 utan att beakta, att vid denna tid exceptionella förhållanden rådde i varje fall inom de nordliga lappmarkerna, ett resultat av rensjuka med därav föranledd massemigration bland befolkningen (Turdfjäll 1779, s. 61). En betydligt användbarare multiplikator synes det mig, som man skulle erhålla i 1603 års mantalslängd för Ume och Ångermanna, d. v. s. Åsele lappmarker.[12] Denna upptar nämligen antalet personer i varje särskilt hushåll, och det är tydligt, att även drängar och pigor samt småbarn finnas med, om fullständigt torde dock ej gå att avgöra. I medeltal kommer 5.5 personer per hushåll. Även denna siffra torde snarare vara för låg än för hög; det kan nämnas, att P. L. Smith antar, att vid 1500-talets mitt ett hushåll bland Kautokeinolapparna bestod av i medeltal 6 personer liksom 1741 och 1801 (1938, s. 6).

Utgå vi nu från en medelstorlek per hushåll av 5.5 personer, få vi en befolkning på omkring 530 personer inom Torne lappmark, 920 i Lule lappmark och 950 i Pite lappmark. Dessa siffror böra emellertid, som framgår av ovanstående resonemang betraktas som minimital.

Under större delen av året vistades lappfamiljerna, var för sig eller flera tillsammans, spridda över vida områden och livnärande sig av renskötsel, fiske och jakt, men under de mörkaste vintermånaderna, då snön var djup och försvårade samfärdseln, samlades lapparna inom varje by vid en gemensam centralplats, där också ting och marknad hölls.[13] Det exakta läget av dessa samlingsplatser, vintervisten, är känt med säkerhet i blott få fall, men med utnyttjande av äldre kartor och andra möjligheter ha de förmodade lokalerna för dem utlagts på kartan fig. 5. Jag vill understryka, att, för att man över huvud taget skall kunna föra någon diskussion om lappmarksvägarna vid denna tid, kännedom om målen för dem, d. v. s. lappmarkernas samlingsplatser givetvis är nödvändig.

Lappbyarna hade i de flesta fall sitt namn efter någon mindre lokalitet, dit det kan förmodas, att den ursprungliga samlingsplatsen varit förlagd. Enligt Tresks karta över Torne lappmark låg sålunda Sirkesluokta-byn vid en vik av Stora Lulevatten, alltjämt med detta namn, Tuorponjaur-byn vid en liten sjö, ännu med namnet Tuorponjaur. I andra fall stämmer detta emellertid icke. Suoksjokkbyn har på Tresks karta icke sitt läge vid bäcken med detta namn, utan ett par mil söder därom i närheten av den nuvarande byn Vuollerim. Riktigheten av Tresks karta i detta avseende styrkes av en välbevarad tradition, såsom jag nyligen visat i en uppsats (1944: 1). Möjligen kan byn ursprungligen haft ett nordligare läge. — Det anförda gör det emellertid klart, att byarnas namn icke medger något säkert fastställande av deras läge.

---

[12] Norrlands lappmarkers handlingar 1603: 10, KA.

[13] K. B. Wiklund har lämnat en övertygande bevisföring härför i Holmbäck 1922, s. 28—35. Jfr även min framställning (Hoppe 1944: 1).

Den säkraste ledtråden vid avgörandet av läget av de olika byarnas samlingsplatser lämnar i stället äldre kartor, särskilt Olof Tresks utomordentligt välgjorda karta över Torne lappmark (omfattande även stora delar av Lule lappmark). Av denna framgår var *Rounala, Tingevara, Sirkesluokta, Tuorponjaur* och *Suoksjokk* haft sina centralvisten.[14] *Suondavara* har lokaliserats med ledning av uppgifter i det Burmanska itinerariet av år 1598 (Fellman 1910, s. 301). *Semisjaur* och *Luokta* ha placerats med ledning av Anders Bures välkända, men icke särskilt tillförlitliga karta över Lappland av år 1611 (reproducerad i Lönborg 1901). *Jokkmokk* och *Arvidsjaur* ha placerats, där sedan kyrkplatserna med samma namn anlagts. *Laisbyn*, som möjligen haft sitt vinterviste inom Västerbottens lappmarker[15], har icke utlagts på kartan. Beträffande *Siggevara* skall en något närmare utredning lämnas.

Byn heter i skattehandlingar från mitten av 1500-talet Lulebyn, d. v. s. Österbyn, vilket antyder att den hade ett östligt läge i förhållande till den andra lappbyn i dessa trakter, Tingevara. På 1570-talet börjar namnet Lulebyn ersättas med Siggevara; samtidigt synes en förskjutning av byns domäner ha inträffat, så långt man kan döma av uppgifter om dess fiskevatten. Tyngdpunkten av dessa kom nu att ligga kring Kalixälven och blott få lågo norr om Torneälven.[16] K. B. Wiklund har uttryckt en förmodan, att byn fått sitt namn av Sekkuvara, ett berg beläget omkring 3 mil NNO om Jukkasjärvi (1910, s. 78). Detta synes mig dock mindre sannolikt med tanke på den i samband med förskjutningen av byns fiskevatten företagna namnförändringen. Mera troligt är då, att byn fått sitt namn efter något berg söder om Torneälven, dit tyngdpunkten av byns ägor förskjutits. Nu finnes ortnamnet Siggevara belagt i flera äldre källor. — Som bilaga till andra upplagan av Linnés Iter Lapponicum (1913) publiceras en år 1660 uppgjord karta över Torne älv och dess omgivningar från trakten av Jukkasjärvi ned till älvmynningen. Kartan är med tanke på tiden för dess uppgörande förvånansvärt riktig, och nästan alla dess många ortnamn gå utan svårighet att identifiera. Detta gäller även för området mellan Jukkasjärvi och Svappavaara, där namnet »Siggewara» användes om ett berg, som antingen är identiskt med eller ligger nära Särkivaara, omkring en halvmil NNV om Svappavaara.[17]

Nu kompliceras emellertid förhållandena avsevärt därigenom, att belägg finnes för ytterligare ett Siggevara. I en reseskildring från år 1827[18] diskuteras »det mycket omtalta Ekströmsberg eller Siggevara»; det är alltså det välkända järnmalmsberget på sydsidan av Laukujärvi i Kalixälvens övre lopp som avses. På Robsahms karta över Lule lappmark m. m. av år 1801 upptas likaledes ett Siggevara på sydsidan av Kalixälvens övre lopp.[19]

---

[14] Beträffande Suoksjokk-byn se Hoppe 1944: 1.

[15] Se Holmbäck 1922, s. 33 not 4.

[16] Se Wiklund och Qvigstad 1909 II, särskilt s. 225 ff.

[17] På en karta från år 1785 över det odlingsdistrikt som tilldelats Meldercreutz (i Ekman 1785), upptas ett Siggevara beläget NO om sammanflödet mellan Kaitum- och Kalixälvarna, men S om Torneälven, d. v. s. på ungefär samma ställe som enligt 1600-talskartan. Den yngre kartan är emellertid grovt felaktig och kan icke tillmätas något större bevisvärde.

[18] Hskr. S 38, s. 148, UUB.

[19] För detta senare Siggevara har jag påträffat ytterligare ett belägg. På en karta över Norrbottens län, förvarad bland de Schoughska papperen (hos amanuens

Vilket av de båda Siggevara är det nu, som gett byn dess namn, det som låg norr om Svappavaara och Kalixälven, eller det som låg söder om samma älv? Jag skulle hålla för troligt, att det är det förra. Dels ligger detta mera centralt i förhållande till byns domäner. Dels ligger det ett gott stycke ned i skogslandet, det andra däremot ända uppe i fjällen, där man har svårt tänka sig, att lapparna velat vistas med sina renar under högvintern. I Simon van Salinghens berättelse om Nordlanden 1598[20] uppges Siggevara ligga en liten dagsresa sydost om Tingevara, vilket avgjort talar för att det är berget norr om Svappavaara, som gett byn dess namn. Slutligen må nämnas, att när Gerdt Josting gjorde sin färd mellan olika lappbyar 1595, han for från Sirkesluokta vid Stora Lulevatten över fjällen direkt till Tingevara[21]; hade Siggevarabyn haft sitt vinterviste vid Laukujärvi, är det märkligt att han inte angjort denna by.

På kartan fig. 5 har Siggevarabyn placerats norr om Svappavaara, då jag enligt ovanstående anser sannolikt, att byn uppkallats efter ett berg i denna trakt. Det kan givetvis icke anses styrkt, att byn verkligen haft sitt vinterviste där, ehuru det med tanke på bl. a. van Salinghens berättelse förefaller mycket troligt.

## Handeln.

Det norrbottniska liksom hela det svenska näringslivets prägel var till långt fram i tiden självhushållets. Handeln var av mycket begränsad omfattning, och de varor, som voro i rörelse, utgjordes till stor del av nödvändighetsartiklar, som producerades i otillräcklig mängd eller inte alls inom vissa områden, i överskott inom andra.

Mätt med den tidens mått intog dock Norrbotten redan under medeltiden en viktig plats inom svensk handel (Ahnlund 1921, s. 19), en ställning, som det bevarade långt in på 1500-talet. Detta visas t. ex. av en överenskommelse om seglationen på Norrland och Österbotten, träffad 1546 mellan Stockholms- och Uppsalabor. Av ett sammanlagt antal av 40 skepp destinerades 8 till hamnar inom det nuvarande Norrbottens län, mot likaledes 8 till Västerbotten, 5 till Ångermanland, 1 till Medelpad och 14 till det vidsträckta Österbotten.[22] Enligt en liknande längd från 1548 sändes av sammanlagt 60 skepp avsedda för Norrland

B. von Malmborg, Stockholm), finnes med bläck markerad en järnmalmsfyndighet »Siggvare» på södra sidan av Paittasjärvi. Markeringen torde ha ägt rum på 1860- eller 70-talet. — Namnet Siggevara på Ekströmsberg är numera icke känt bland ortsbefolkningen.

[20] Publicerad i Wiklund och Qvigstad 1909 II, s. 278.

[21] Hans resebeskrivning i Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563, 1581—1603, RA.

[22] Strödda kamerala handlingar vol. 67, KA. — Denna överenskommelse har utförligt diskuterats av Nordlander 1933, s. 15—18. Som han påpekar voro emellertid dessa skepp icke tillräckliga för att fylla Norrlands behov.

och Finland (från och med Kemi till och med Viborg) inte mindre än 12 till norrbottenshamnar.[23] — Goda bevis för den norrbottniska handelns betydelse lämna också de tullräkenskaper, som vid denna tid fördes i Stockholms hamn.

Från mitten av 1500-talet måste för gods, som infördes till Stockholm från hamnar vid Bottniska viken, en tull erläggas vid ankomsten (W. Smith 1934, s. 155 ff.). Räkenskaper över denna finnas delvis bevarade. Tyvärr är det omöjligt att med ledning av dessa fastställa extraktionen av godset, om det införts till Stockholm av andra än skeppare från de nämnda hamnarna. Antalet i seglationen på Stockholm deltagande norrbottensskeppare är dock tillräckligt stort för att understryka Norrbottens betydelse som exportområde.

Den norrbottniska exportens karaktär skall belysas med en sammanställning ur dylika tullräkenskaper. På grund av dessas större utförlighet under tidigare år, välja vi några från 1560-talet (tab. 1).

Tabell 1. *Införseln till Stockholm på norrbottningars skepp 1560—1563.*

| Varuslag | | 1560 | 1561 | 1562 | 1563 |
|---|---|---|---|---|---|
| Lax | kg. | 75 000 | 100 000 | 60 000 | 19 000 |
| Berenfisk | kg. | 2 500 | 1 700 | 2 300 | 800 |
| Rockor | kg. | 1 200 | 350 | 1 000 | 700 |
| Annan fisk | kg. | 20 700 | 15 000 | 28 000 | 11 000 |
| Ko- och oxhudar | st. | 300 | 130 | 250 | 150 |
| Kalvskinn | st. | 100 | 100 | 200 | 100 |
| Getskinn | st. | 750 | 500 | 700 | 275 |
| Gråskinn | st. | 9 500 | 8 000 | 11 000 | 13 000 |

*Källa*: Tull och accis 307, 309, 310 och 311, KA.

*Anm.*: Berenfisk = torsk (Nordlander 1933, s. 19). Gråskinn eller gråverk = ekorrskinn. Under beteckningen annan fisk har sammanförts gädda, abborre, mört, nors, braxen, id, sik, strömming.

Vid omräkning till modernt viktsystem har ett lispund beräknats till 6.8 kg., som vid denna tid var lispundets ungefärliga vikt vid Stockholms stadsvåg (Forssell 1875, s. 108). Ett lispund Västerbottensvikt var enligt en anteckning i Västerbottens handl. 1591: 8, KA, lika tungt (Jfr Forssell a.a., s. 106). En tunna lax var enligt Forssell (a.a., s. 112) i Norrland 16 à 18 lispund; jag har använt den senare siffran. — Siffrorna ha genomgående lätt avrundats. Blott de största varugrupperna ha medtagits.

Som redan av det föregående framgår, utgjorde icke de i tabellen upptagna kvantiteterna hela den norrbottniska exporten. Tabellen med-

[23] Strödda kamerala handlingar vol. 67, KA.

tager ju endast, vad som infördes av norrbottningar till Stockholm, ej vad som borgare söderifrån kan ha fört av norrbottniskt gods genom tullen där. Vidare var Stockholm inte den enda avsättningsorten, ehuru säkert viktigast.

Man får av tabellen klart för sig, vilken dominerande roll som fisken, torkad, saltad eller rökt, spelade i exporten. Gruppen hudar och skinn var också väl representerad. Däremot saknades praktiskt taget helt smör, trä och tjära, alla sedermera så viktiga exportprodukter.

Importen till Norrbotten söderifrån utgjordes framförallt av kläde, lärft, vadmal, hampa och bast, lin, spannmål, mjöl och järn.[24] Några uppgifter, som skulle kunnat belysa dess storleksordning, ha icke påträffats och torde knappast stå att erhålla.

Inom Norrbottens kustland drevs handel särskilt vid de platser, som i den tidigare nämnda överenskommelsen av år 1546 om seglationen på Bottniska viken beskrivas som »laga hamnar», nämligen Torneå, Kalix, Luleå och Piteå. De voro ju för övrigt också kyrk- och tingsplatser, och vid dylika samlingsplatser torde handel regelbundet ha kommit till stånd (Staf 1935, s. 8 f.). De stora avstånden måste emellertid ha gjort det svårt för de många småproducenterna att avyttra sina varor där, och säkerligen var det redan nu vanligt, att norrbottniska köpmän gåvo sig ut på handelsresor mellan byarna för att komma i kontakt med producenterna.

Viktigast av alla marknadsplatser var Torneå. Redan Olaus Magnus var under sin vistelse där år 1519 i tillfälle att iakttaga den utomordentligt livliga handel, som utvecklades vid midsommartiden.[25] Torneås betydelse framgår av att av de 60 skepp, som enligt den tidigare nämnda seglationsöverenskommelsen av år 1548 voro destinerade till Norrland och Finland, hamnen antecknades för inte mindre än 6; detta var mer än för någon annan hamn med undantag av Abo, dit 7 skepp skulle sändas. I Torneå funnos ett stort antal bodar uppförda för de främmande köpmännens behov (Nordlander 1905, s. 313 ff.). Köpmännen utgjordes dels av bönder från det angränsande kustlandet, dels av borgare söderifrån: från Stockholm, Uppsala, Enköping, Strängnäs, Norrköping, Sö-

[24] Gustav Vasas Registratur 1550, s. 57. — 1560 erlade Pitebor tull i Öregrund för utförsel av salt, mjöl, humle och hampa (W. Smith 1934, s. 157)

[25] Olaus Magnus: Historia om de nordiska folken, fjärde delen s. 166 f. — En marknad hölls här tydligen vid denna tid varje år liksom fallet var i början av 1600-talet, då den finnes upptagen i almanackan (t. ex. almanackan av år 1613, utg. av Forsius).

derköping, Öregrund, Hudiksvall, Härnösand, Åbo och Björneborg.[26] Ett annat, mera pittoreskt inslag i marknadsbilden, vid vilket Olaus Magnus också uppehåller sig, utgjorde de i forsbåtar anländande ryssarna. Under en period vid 1500-talets mitt måste dessa lämna en viss avgift för varje båt; det framgår av bevarade räkenskaper häröver, att antalet båtar ofta var ganska betydande, men också starkt varierande år från år: 1548 hade det kommit inte mindre än 47 stycken, 1549 20, 1561 blott 8 men 1562 31.[27] Ryssarna sålde hampa och vadmal[28] och torde i utbyte framförallt ha erhållit skinn.

Handeln med lapparna sköttes sedan långt tillbaka i medeltiden av de bekanta birkarlarna. Om denna köpenskap lämnas värdefulla upplysningar i en berättelse från år 1595 över Lule socken.[29] Det uppges, att lapparna i Lule lappmark infunno sig för att handla med birkarlarna vid Harads eller Bredåker vid tiden kring Marie Bebådelsedag varje år.[30] Tidigare på vintern, omkring Trettondagen, brukade de båda parterna träffas uppe vid lappbyarnas samlingsplatser.

Handeln med lapparna försiggick under liknande former även på andra håll. Tornelappar färdades sålunda till långt ned i kustlandet och handlade i Torneå (Nordlander 1905, s. 316), kanske även på andra håll.[31] De uppsöktes emellertid också av birkarlarna uppe i lappmarkerna.[32] Om Pitelapparnas handel lämnas en värdefull uppgift i en saköreslängd från år 1604.[33] Vid ting i Piteå den 1 aug. detta år dömdes flera personer

---

[26] Detta framgår av de förteckningar, som finnas i åtskilliga Västerbottens handlingar (KA) över för bodarna erlagda hyror. Olaus Magnus uppger (del 4, s. 167), att köpmän kommo från Stockholm, Åbo, Raumo och Öregrund.

[27] Västerbottens handlingar 1548: 3, 1549: 6, 1561: 4, 1562: 7, KA.

[28] Västerbottens handlingar för ett stort antal år, t. ex. 1543: 2, KA.

[29] Nils Anderssons i Söderby berättelse, ingående i Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563, 1581—1603, RA.

[30] Enligt gammal tradition skall också en marknadsplats varit belägen vid Heden. Se Odencrants 1944 och Hoppe 1944: 1!

[31] I Portins beskrivning från 1800-talets början av Övertorne socken (SHM) uppges, att lapparna fordom skulle ha haft bytesplatser i Karungi, Koivukylä, Matarengi, Kengis m. fl. icke namngivna platser inom den dåvarande socknen. Det är mycket möjligt, att de tre förstnämnda av dessa kunna ha varit i bruk omkring år 1600 och tidigare. Kengis kan däremot knappast ha varit handelsplats före bruksrörelsens början på 1640-talet.

[32] Det kan t. ex. nämnas, att Gerdt Josting på sin lappmarksresa 1595 i januari stötte på Torne-birkarlarna vid Tingevara-byns centralviste (Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563, 1581—1603).

[33] Västerbottens handlingar 1604: 2, KA.

för att de deltagit i ett slagsmål i Lillpite by »på den tid där hölls lappmarknad». Marknadens betydelse framgår av att de inblandade voro från så avlägsna byar som Ostvik, ett par mil från det nuvarande Skellefteå, och Vånafjärden, någon mil från Kalix. — Även Pite birkarlar foro säkerligen vintertid upp till lappmarken.

Den tidigare nämnda berättelsen över Lule socken uppger också, vad det var för varor, som man handlade med. Mot renhudar, lappskor, gråverk och fisk bytte lapparna till sig vadmal, blaggarn (= grov linnevävnad), mjöl, bröd, kopparkittlar och järnvaror. En liknande bild av varuutbytet ger bevarade räkenskaper över den handel, som de kungliga fogdarna idkade under 1600-talets första år. För kronans räkning uppköpte de skinn och erlade betalning i, förutom redan nämnda varor, även smör, salt, hampa och silver.[34]

Även beträffande storleken av denna handel finnas tämligen goda källor. Av stort intresse är en beräkning från början av 1600-talet av hur mycket varor av olika slag, som erfordrades för lappmarkernas försörjning.[35] Den hade överlämnats till Daniel Hjort och Isak Behm, som enligt kunglig instruktion av december 1603 skulle vidtaga vissa åtgärder i lappmarkerna.[36] (Tab. 2.)

Tabell 2. *Varubehovet inom lappmarkerna omkring år 1603.*

| Lappmark | Antal skattlappar | Mjöl, t:r | Smör, kg. | Salt, kg. | Hampa, kg. | Vadmal, m. | Koppar, kg. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Torne[37] | 177 | 354 | 1 200 | 2 400 | 2 400 | 2 100 | 400 |
| Lule | 165 | 330 | 1 100 | 2 200 | 2 200 | 2 000 | 270 |
| Pite | 168 | 336 | 1 100 | 2 300 | 2 300 | 2 000 | 270 |

*Anm.* 1 lisp. har antagits motsvara 6.8 kg., 1 aln 0.6 m. Vid omräkningen har avrundning skett. Mjöltunnans volym torde f. n. vara svårt att med någon säkerhet beräkna.

Vem, som uppgjort beräkningen är obekant, men det har av allt att döma varit någon med ingående kännedom om lapparna, på vilket följande fakta tyda. Varuslagen äro de för lappmarkerna vanliga (jfr ovan!). Varumängderna äro beräknade på grundval av mantalet inom varje särskild lappmark; behovet av varor

[34] Norrlands lappmarkers handlingar för skilda år, t. ex. 1604: 8, 1610:15, 1613: 2, KA.

[35] Bland Norrlands lappmarkers handlingar 1603: 10, KA.

[36] Se Handlingar rörande Skandinaviens historia, del 39, s. 173 ff.

[37] I Torne lappmark ingå inte bara de lappbyar, som helt eller delvis vistades på numera svenskt territorium (Siggevara, Tingevara, Rounala och Suondavara) utan även Kautokeino, Avjovarre, Lappojavrre, Teno och Utsjoki. Den sistnämnda gruppen bestod enligt 1603 års mantalslängd (Norrlands lappmarkers handlingar 1603: 10, KA) av sammanlagt 80 skattlappar, den förra av 97.

per lapp är satt något olika för å ena sidan Torne, Lule och Pite lappmarker, å den andra Kemi och Ume lappmarker. Det påpekas slutligen, att sjölapparna, d. v. s. de lappar, som bodde längs den nordnorska kusten, »måste bliva försörjda av Västersjön med skepp». — Av det anförda framgår, att ett försök gjorts att få fram den normala tillförseln och att hänsyn därvid tagits till egenheterna i varje särskild lappmarks varukonsumtion. Det är emellertid just genom att det rör sig om en beräkning givet, att siffrorna måste vara mycket ungefärliga.

Av de i tabellen upptagna varorna utgjorde mjöl och smör välkomna tillskott till den annars kanske väl enahanda kosten, salt användes som konserveringsmedel, vadmal till kläder, koppar till kärl av olika slag och hampan förmodligen till fiskeredskap. Mängderna förefalla kanske överraskande stora, men åtskilligt talar för deras riktighet på det hela taget.[38]

Även om den andra sidan av lapphandeln, nämligen vad lapparna avyttrade, finnas relativt goda upplysningar, dock först från en tidpunkt några år senare, då kronan redan hunnit skaffa sig en nästan fullständig kontroll av handeln med vad det kan ha inneburit för förändringar av den.

De viktigaste stegen, som kronan vidtog, voro följande. 1602 reserverades skinnhandeln för dess räkning. 1605 och 1606 fastställdes ett antal marknadsplatser, där birkarlarnas handel i fortsättningen skulle äga rum. De ålades också erlägga tionde av alla varor, som de köpte upp av lapparna (Nordlander 1907, s. 94 ff.). Dessa utan tvivel betydande restriktioner kunna mycket väl snabbt ha medfört en nedgång i birkarlarnas verksamhet; det påpekas därför uttryckligt, att de siffror som här lämnas icke behöva vara representativa för något annat tidsavsnitt än det, från vilket de äro hämtade.

Fogdarnas inköp bestodo som antytts av skinn, framförallt värdefullare sådana, såsom av bäver, lo, räv, varg och björn.[39] Kvantitativt var denna handel icke särskilt stor och stod i varje fall klart tillbaka för birkarlarnas. Storleken av de senares uppköp framgår av räkenskaper över det tionde, som de voro skyldiga lämna. I tab. 3 har siffrorna på den lämnade tullen multiplicerats med 10.

---

[38] Här må omnämnas en annan beräkning, som synes mig bekräfta ovan anförda siffror. I ett memorial av år 1600 (Norrlands lappmarkers handlingar 1603: 9, KA) uppger lappfogden Jöns Carlsson vad en »lappkona», som vaktade renar, behövde i årlig »kost». Däribland nämnes 1 tunna kornmjöl, 14 kg. smör (2 lisp.), 10 kg. salt (1½ lisp.) och 10 kg. hampa (1½ lisp.). Enligt tabellen ovan behövde varje skattlapp, d. v. s. hushåll, 2 tunnor mjöl, 6.8 kg. smör, 13.6 kg. salt och 13.6 kg. hampa.

[39] Enligt Norrlands lappmarkers handlingar för skilda år (se uppgifterna om källor för tabell 3).

Tabell 3. *Birkarlarnas varuinköp bland lapparna 1608—1619.*

| | | 1608 | 1610 | 1611 | 1612 | 1613 | 1614 | 1615 | 1616 | 1617 | 1618 | 1619 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Torne lappmark* | | | | | | | | | | | | |
| Torrfisk | kg. | 3 400 | | | | | | | | | 900 | 1 670 |
| Gråskinn | st. | — | | | | | | | | | — | — |
| Renhudar | st. | — | | | | | | | | | 20 | — |
| Lappskor | par | — | | | | | | | | | 130 | — |
| Lappstövlar | par | — | | | | | | | | | 30 | 10 |
| *Lule lappmark* | | | | | | | | | | | | |
| Torrfisk | kg. | 650 | — | — | — | 240 | | 380 | — | 350 | — | — |
| Gråskinn | st. | 1 410 | — | — | 1 000 | 870 | | 3 350 | 2 800 | 950 | 430 | 660 |
| Renhudar | st. | 150 | 200 | 80 | 160 | 70 | | 110 | — | 50 | 60 | 40 |
| Lappskor | par | 310 | 460 | 300 | 470 | 350 | | 370 | 440 | 300 | 200 | 240 |
| Lappstövlar | par | — | — | — | — | 30 | | — | 50 | — | 50 | — |
| *Pite lappmark* | | | | | | | | | | | | |
| Torrfisk | kg. | | | | 1 150 | 900 | 900 | 680 | 600 | 300 | 370 | 440 |
| Gråskinn | st. | | | | 800 | 1 600 | 1 800 | 2 050 | 100 | 640 | 710 | 770 |
| Renhudar | st. | | | | 100 | 50 | — | 10 | — | 40 | 40 | 50 |
| Lappskor | par | | | | 200 | 250 | 150 | 40 | 90 | 230 | 120 | 120 |
| Lappstövlar | par | | | | — | — | — | 10 | — | — | — | — |

*Källa*: Norrlands lappmarkers handlingar 1608: 11, 1611: 13, 1612: 14, 1613: 2, 1615: 8, 1616: 5 och 8, 1618: 3 och 1619: 2 och 8, KA.

*Anm.*: Ett lisp. har antagits motsvara 6.8 kg. Siffrorna ha avrundats.

I Torne lappmark ingå Kautokeino, Avjovarre, Lappojavrre, Teno och Utsjoki.

Den möjligheten kan inte helt lämnas ur räkningen, att smyghandel ägt rum mellan lappar och birkarlar. Tabellens värde reduceras också, om jämkningar skett i fråga om birkarlarnas tull i enlighet med deras eller snarare fogdarnas önskemål; några som helst uppgifter om att detta praktiserats ha dock icke påträffats.

I tabellen över införseln till Stockholm av norrbottniska varor äro ett par poster av speciellt intresse. Berenfisk, d. v. s. torsk, och rockor måste nämligen med naturnödvändighet före exporten från Norrbotten ha införts dit från annat håll.[40] Det kan med visshet sägas, att ursprungs-

[40] Torsken går visserligen långt norr ut i Östersjön, sällan dock norr om Kvarken (Lönnberg 1915, s. 172).

orten var den nordnorska kusten.[41] Denna fisk fördes då antingen av lappar över fjällryggen och avyttrades därefter till birkarlarna[42], eller också gåvo sig de senare själva över till Norge och köpte upp den.

Utan tvekan ägde dessa birkarlarnas handelsresor till Norge gamla anor. De torde ha förekommit redan under 1300-talets förra hälft[43], under alla förhållanden vid slutet av 1400-talet.[44] K. B. Wiklund har lämnat en plausibel förklaring till hur de först kommit till stånd (1908, s. 10 f.): de s. k. sjölapparna vid Västerhavet hade från början varit nomadiserande fjällappar, som utarmats och tvingats slå sig ned som fiskare; de hade innan bosättningen stått i ekonomiskt beroende av birkarlarna, som nu funno sig föranlåtna söka upp dem på deras nya vistelseorter för att bevaka sin rätt.

I de från mitten av 1500-talet förekommande lappmarksräkenskaperna spelar Nordnorge en viktig roll. Från svenska kronans sida hävdades nämligen rättighet att utkräva skatt av »Västersjölapparna» inom ett område från Tysfjorden i väster till Varangerfjorden i öster. Enstaka år lyckades man verkligen indriva skatt från hela detta område, men motstånd från norrmän och lappar tvang ofta de svenska fogdarna att nöja sig med skatt från en betydligt mindre kuststräcka. Särskilt i de västliga fjordarna kunde den verkliga eller förmenta rättigheten blott mera sällan bevakas.[45] — Denna av kronan utövade beskattning hade före mitten av 1500-talet handhafts av birkarlarna[46]; man kan därför förmoda, att det beskattade området nära sammanfaller med birkarlarnas handelsdistrikt. Det har markerats på kartan, fig. 5.[47]

---

[41] Redan benämningen berenfisk = fisk från Bergen (Nordlander 1933, s. 19) talar mot att den skulle ha införts av ryssar från Vitahavsområdet (och givetvis också mot att den fångats vid Norrbottens kust).

[42] De 340 kg. torrfisk, som Torne birkarlar 1608 erlade i tull för sin handel med lapparna utgjordes just av berenfisk, som lapparna torde ha fört med sig från Norge.

[43] I ett öppet brev av den 14 febr. 1498 (tryckt i Handlingar rörande Skandinaviens historia, del 29, s. 32 f.) omtalas klagomål, som Pite och Lule birkarlar andragit över att de hindrats »njuta deras gamla hävd» av de lappar, som bodde vid Västerhavet. Deras rättigheter uppges vara konfirmerade i ett konung Måns' brev, varmed sannolikt avses ett brev av år 1328 (Wiklund 1908, s. 10).

[44] 1498 skriver en fogde från Stockholms slott, att, när nu Danmark, Norge och Sverige kommit under en konung, lappfogdarna och birkarlarna i Norrbotten icke vidare skulle hindras vid de resor, som de sedan gammalt företagit till Norge (Handlingar rörande Skandinaviens historia, del 29, s. 34 f.).

[45] Beträffande beskattningen olika år, se Johnsen 1923, s. 62—65!

[46] Se t.ex. Pira 1895, s. 21 f.

[47] Källa: mantalslängder i Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563,

I varje fall efter 1500-talets mitt synas blott Torne och Lule, däremot ej Pite birkarlar deltagit i handeln på Norge.[48] Tysfjorden längst mot väster inom det beskattade området, låg närmast i anslutning till Lule lappmark, vilket visas av att fogden över denna t. ex. 1559 också drev in skatt av lapparna kring nämnda fjord.[49] Ofoten och alla fjordar norr och öster därom lågo däremot bäst till från Tornedalen.

Fisk var säkerligen den viktigaste vara, som birkarlarna köpte upp i Norge, men därjämte torde också skinn ofta stått på inköpslistan. Så vitt jag har mig bekant, finnas inga uppgifter om omfattningen av denna handel. Redan skatten till den svenska kronan steg emellertid till ganska betydande kvantiteter efter den tidens mått. Sålunda levererades för åren 1608—09 sammanlagt drygt 20 ton fisk från Norge.[50]

## Vägarna.

### Översikt.

Den utredning, som lämnats om näringslivet i Norrbotten under 1500-talets senare del och 1600-talets första årtionden, har visat, att detta visserligen omspände mycket vidsträckta områden, men att de godsmängder, som voro i rörelse, efter nutida förhållanden voro små. Varorna voro vidare nästan uteslutande sådana, som kunde lagras tills lämplig transportmöjlighet erbjöd sig. Folkmängden var obetydlig; den fasta bebyggelsen låg mycket spridd och praktiskt taget helt efter naturliga vattenvägar. — Vi komma följaktligen till den slutsatsen, att de naturliga färdlederna, nämligen vatten- och intervägar, måste kunnat i hög grad tillgodose befolkningens egna krav.

Förelågo nu från andra håll några krav på vägar? I Kristoffers landslag stadgas i byggningabalken (III) om iståndsättande av landsväg (d. v. s. väg av genomfartstyp), tingsväg, kyrkoväg, kvarn- och fäväg, men man torde kunna utgå från att efterlevnaden var synnerligen bero-

---

1581—1603, RA, samt i Norrlands lappmarkers handlingar 1601: 10 och 1603: 10, KA. Identifieringen av ortnamnen har skett med ledning av i Wiklund 1908 s. 11 ff. lämnade anvisningar.

[48] Det är på grund av de högst betydande avstånden heller knappast troligt, att Pite birkarlar — ännu mindre förstås Lule och Torne — deltogo i handeln på Ranen, som Peder Dass påstår (1868, s. 57 f.).

[49] Norrlands lappmarkers handlingar 1603: 10, KA.

[50] Enligt ett brev av den 25 aug. 1609 i Västerbottens handlingar 1609: 10, KA.

ende av om någons rätt kunde komma att åsidosättas genom eventuella försummelser.

Från de centrala myndigheternas sida borde framförallt finnas krav på en varje årstid framkomlig landväg till och genom Norrbotten. A. Schück gör gällande, att en föregångare till senare tiders kustlandsväg, den s. k. Nordstigen, torde ha utsträckts genom Norrbotten i samband med en omfattande kolonisationsverksamhet där efter 1300-talets början (1933, s. 247). Det torde vara svårt att rikta sakliga invändningar häremot, ty man kan förutsätta, att uppkomsten av bygder inom de olika älvdalarna krävde *någon* form av tvärförbindelse till lands dem emellan. Men det kan sättas ifråga, om några större arbeten nedlades på en sådan väg förrän i samband med den av Gustaf Vasa genomförda centraliseringen av rikets styrelse med därav ökade krav på kommunikationer. Från 1500-talets mitt med dess förhållandevis rika tillgång på källor finnas i varje fall belägg för att underhållet av en väg med sträckning som den senare kustlandsvägen övervakades av myndigheterna. Vid flera tillfällen under 1500-talets senare hälft fingo kustbönder böta för försummelser av väghållning, och all sannolikhet talar för att det just är fråga om kustvägen. 1552 dömdes sålunda en bonde i Rutvik för »brofall»[51], varmed säkerligen avses underlåtenhet att hålla bro i stånd. 1562 måste en bonde i Jävre (»iaeffra») böta för »waega rudningh», d. v. s. försummelse att röja väg.[52] 1590 slutligen bötade »Sonde boerna» (= byborna i Sunderbyn eller Sundom, kanske snarare det senare) för »ogilla broger».[53] Det rör sig i åtminstone de båda första fallen om byar, som lågo intill 1600-talets kustlandsväg, och det blir därför så mycket mera frestande att redan nu konstatera arbeten på denna.[54]

Det är troligt, att myndigheternas omsorg om kustvägen inte blott gällde dess beskaffenhet sommartid utan jämväl på vintrarna. Vid Luletinget 3 febr. 1563 dömdes bönder i Vitån och Jämtön för försummelse av »väga stijckning».[55] Härmed torde knappast något annat än

[51] Saköreslängd i Västerbottens handlingar 1554: 12, KA.

[52] Saköreslängd i Västerbottens handlingar 1562: 7, KA.

[53] Saköreslängd i Västerbottens handlingar 1590: 2, KA.

[54] Från Västerbottens län finnes belägg för vägarbeten i en saköreslängd från ett så tidigt år som 1543 (Västerbottens handlingar 1543: 2, KA), då en bonde i Noret, en by en dryg mil söder om Skellefteå, fick böta för »ogilda broar och vägar». 1554 dömdes en bonde i Kåge i Skellefte socken samt 3 Umebönder för »brooffall» (Västerbottens handlingar 1554: 12). Ehuru troligt, kan det inte med säkerhet avgöras om det gällde kustvägen.

[55] Västerbottens handlingar 1563: 2, KA.

vägarnas utprickande med s. k. stickbuskar kunna avses. Nu gick kustvintervägen enligt de äldsta beläggen från 1700-talet över Vitån, men samtidiga och ännu äldre uppgifter (den äldsta från 1679, se s. 104) ge vid handen, att en alternativförbindelse, möjligen huvudväg, vintertid gick över Jämtön. Det är därför ytterst sannolikt, att myndigheternas övervakning i åtminstone det ena av fallen, kanske båda, gällde en genomfartsväg.

Om centrala myndigheters direkta ansträngningar icke synas kunna spåras i fråga om kustvägen, är detta dock fallet med vägarna till Nordnorge. Detta hänger samman med det intresse, som statsmakterna lade i dagen för bibehållande och stärkande av de svenska rättigheterna där. Särskilt aktualiserades frågan om kommunikationerna dit under årtiondena närmast år 1600. Som ett viktigt led i försöken att skapa sådana ingingo arbeten med lappmarkernas kolonisation.[56] Mera direkt syftande åtgärder vidtogos emellertid också. I första hand gällde det att erhålla kännedom om ifrågavarande områdens geografi, i synnerhet om förekomsten av vattenleder. Om ansträngningar i denna riktning vittna flera primitiva kartskisser, som bevarats till våra dagar.[57] Ett annat resultat härav utgör det Burmanska itinerariet, uppgjort på uppdrag av hertig Carl 1598. Det lämnar detaljerade uppgifter över »genaste roleder» till Ofoten, Lyngen, Varanger, Neiden och Kola.[58] En 1599 beordrad undersökning av om lägenhet funnes att göra sommarväg» från Varanger till Torne och Kemi älvar[59], hade ett liknande syfte.

De resultat, som dessa förberedande undersökningar medförde, synes man knappast ha begagnat och några egentliga väganläggningar torde icke ha kommit till stånd. Det är obekant, om det ståthållaren Baltzar Bäck 1607 ålagda uppdraget att tillse, att för resenärernas räkning bodar och hus byggdes »emellan Västerhavet och Övertorneå»[60], verkligen utförts.

---

[56] Göthe 1929, s. 41—56.

[57] Se Ahnlunds inledning till Tresks kartor över lappmarkerna, s. 5 f. Den betydelse, som tillkom vattendragen, framgår i viss mån av den starka överförstoringen av dem.

[58] Det Burmanska itinerariet är publicerat av Fellman 1910, s. 299 ff. med kommentarer av K. B. Wiklund.

[59] Handlingar rörande Skandinaviens historia, del 39, s. 169.

[60] Handlingar rörande Skandinaviens historia, del 39, s. 260.

## Närmare redogörelse för viktigare vägar.

De direkta upplysningarna i äldre källor om vägarnas sträckning vid denna tid äro tämligen få; det är egentligen endast det Burmanska itinerariet, som lämnar en något fylligare framställning härav. I stor utsträckning måste därför källornas uppgifter kompletteras med rena antaganden, som emellertid i hög grad kunna äga sannolikhetens prägel, då de baseras på kännedom om bebyggelsens läge, förekomsten av fiskevatten, handelsplatsernas lokalisation o. s. v.

*Kustvägen.* Det kan icke råda någon tvekan om att på sommaren den viktigaste förbindelsen söderöver liksom också mellan olika platser vid den norrbottniska kusten gick ute till sjöss. Först mot mitten av 1600-talet började, som senare skall visas, kustlandsvägen bli framkomlig för fordon; dessförinnan måste alla godstransporter sommartid ha skett vattenvägen.

Några uppgifter ha icke påträffats rörande sträckningen av den sommarlandväg genom kustlandet, som jag tidigare trott mig kunnat konstatera. Det finnes dock all anledning anta, att den gått på samma sätt som kustlandsvägen under 1600-talets senare hälft och 1700-talets början. Ett liknande förmodande kan också göras för kustvintervägen.

*Lappmarksvägarna.* Handelsfärderna till lappmarkerna ägde rum vintertid, vilket bl. a. framgår av den flera gånger citerade Nils Anderssons i Söderby beskrivning av år 1595.

Uppgiften om att lappmarknad förekommit vid Lillpite (se s. 59 f.) är värdefull för bedömandet av färdvägarna i äldsta tid mot Pite lappmark. Förbindelserna mellan bygden kring Piteälvens mynningsfjärd och Pite lappmark kunde inte gärna, som i fråga om de nordligare lappmarkerna, följa någon av huvudälvarna, Pite eller Skellefte, då detta skulle medfört betydande omvägar. Det var då ganska naturligt, att vägarna skulle komma att utgå från Lillpite, som var den västligaste av byarna i nämnda bygd. Det förhållandet, att lappmarknad hölls där, bestyrker mitt antagande.[61]

Till Lule lappmark och dess lappbyar var givetvis Luleälven infarts-

[61] Johannes Bureus uppger i Sumlen, att fiske försiggick vid Andersmässo-tid i Gråträsket »16 mijl upom lille pijt» (Svenska landsmålen. Bihang I: 2, s. 227). Gråträsket passerades av de senare huvudvägarna från den centrala Pitebygden till Arvidsjaur. Sättet att angiva sjöns läge tyder på att vägen utgick från Lillpite.

vägen och den torde ha följts till trakten av Storbacken.[62] För förbindelserna mot Torne lappmark måste Torne och Muonio älvar ha spelat en liknande roll.

*Vägarna till Norge.* Att handelsförbindelserna nästan uteslutande kommo att utgå från Tornedalen torde i varje fall till någon del stå i orsakssammanhang med de relativt goda kommunikationsmöjligheterna därifrån till Norge. Framförallt voro passen över fjällkedjan här lägre än på något annat ställe i länet. Därtill kom att trakterna upp mot vattendelaren voro välkända genom de årliga fiskefärderna längs de långsträckta vattenlederna.

Birkarlarnas handelsfärder måste, i den mån de voro förenade med godstransporter — och detta torde ha varit det vanliga —, ha ägt rum vintertid. De i det Burmanska itinerariet upptagna sommarvägarna äro blott möjligheter; att dessa vägar inte kunna varit särskilt livligt trafikerade, framgår också av en upplysning däri. Det uppges om vägen från Torne socken till Varanger, att den bäck, som den följde, ställvis var »igenväxt med smått sälg-ris».[63] Troligen färdades dock då och då någon resande längs dessa vägar, som jag därför utlagt på kartan, fig. 5.[64] Det framgår av denna, att vägarna till Lyngen och Ofoten passerade fjällkedjan inom områden med synnerligen låga passhöjder (jfr fig. 1).

Om intervägarnas sträckning får man vissa hållpunkter i en kunglig instruktion av november 1605[65], vilken lämnar direktiv för transporten av skattefisk från Norge till Sverige. Fisk, som levererats inom området mellan Tysfjord och Malangen, skulle föras samman i en av Tysfjordens förgreningar, Grundfjord, och därefter av lulelapparna forslas

[62] När Gerdt Josting gjorde sin stora lappmarksresa med början i jan. 1595 for han sålunda från trakten av Luleå över Harads och kronofisket vid Edefors till Suoksjokk-byn, belägen strax ovanför Storbacken (Danica: Gränshandlingar. Lappland mot Norge 1563, 1581—1603, RA). — En mycket bestämd tradition (se Grundström 1932, s. 79 f.) vet berätta, att den gamla intervägen från Storbacken till Jokkmokk skulle ha gått över Bomyran och Talvatisahpe. Jag skulle hålla för troligt, att en sådan vinterväg varit i bruk, medan Suoksjokkbyn hade sitt centralviste på den senare myren. (Se Hoppe 1944: 1).

[63] Fellman 1910, s. 301 f.

[64] Blott vägarna till Ofoten, Lyngen och Varanger, ej de till Neiden och Kola finnas upptagna på kartan. I några fall äro uppgifterna för knapphändiga för att möjliggöra en säker rekonstruktion. Särskilt gäller detta vägen till Varanger å dess högst belägna delar. Jag har givit vägen den sträckning, som förefaller sannolikast och som även K. B. Wiklund i sina kommentarer till itinerariet antar.

[65] Handlingar rörande Skandinaviens historia bd 39, s. 184 ff.

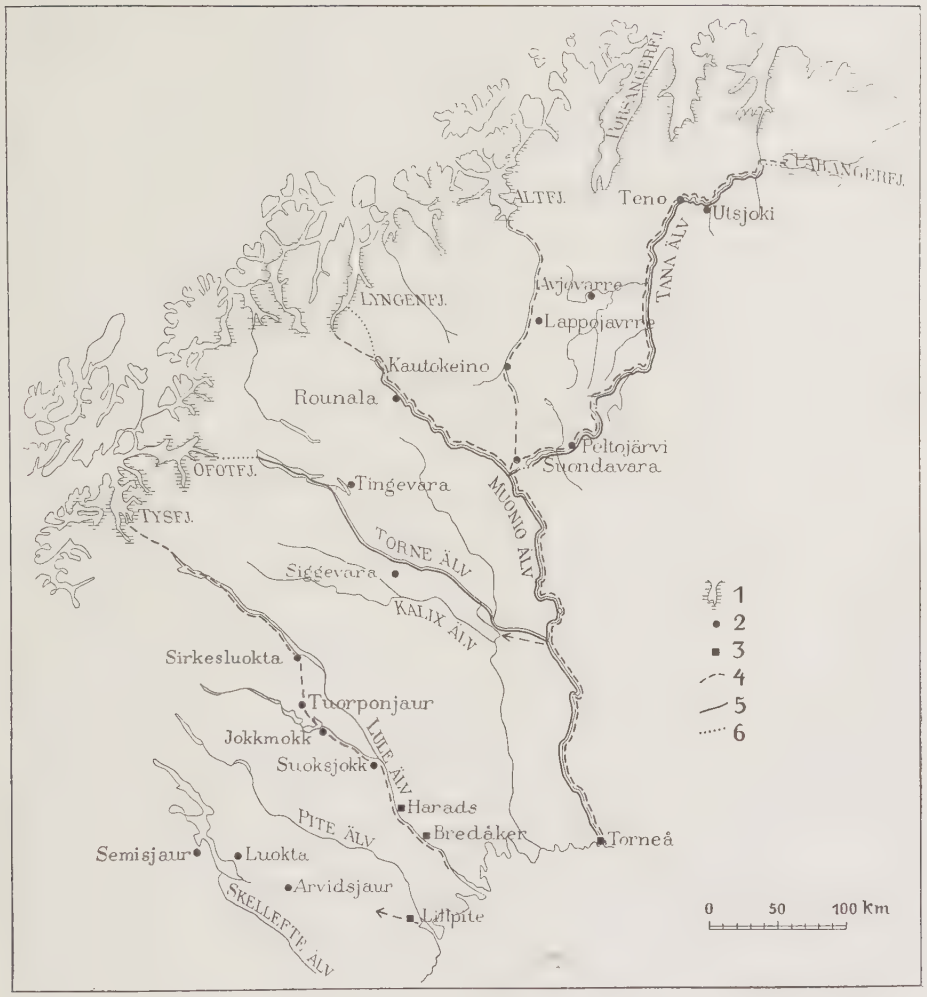



*Fig. 5. Viktigare vägar till lappmarkerna och Norge omkring år 1600.*

1. *Svenskt intresseområde i Norge.*
2. *Förmodad centralplats för lappby.*
3. *Inom kustlandet belägen marknadsplats för handeln med lapparna.*
4. *Vintervåg.*
5. *Båtväg.*
6. *Sommarlandväg.*

till Lule länsmansgård. En liknande uppsamlingsplats var belägen i Lyngenfjord, varifrån lapparna i Rounala och Tingevara skulle forsla skattefisken första delen, Siggevaralapparna senare delen av vägen till Torneå. Vid Altenfjord och Varanger voro ytterligare två uppsamlingsplatser, varifrån skattefisken skulle föras först till Suondavara och sedan till Torneå. Valet av uppsamlingsplatser kan inte ha varit en ren tillfällighet. Just från Lyngen-området, Alten och Varanger ha senare tiders huvudvägar mot Sverige utgått, och Grundfjord i Tysfjordsområdet korresponderar med några tämligen låga, ehuru förmodligen icke särdeles lättforcerade pass mot Lule lappmark. Man torde kunna utgå från att de fyra uppsamlingsplatserna även normalt voro utgångspunkter för de viktigaste vintervägarna mot Sverige. De ha utlagts på kartan fig. 5 med sträckningar, som synas mig sannolika.

*Övriga vägar.* Här skall blott lämnas några upplysningar om de vägar, som bönderna begagnade på sina fiskefärder. Dessa synas framför allt ha företagits om vårarna efter islossningen.[66] Även på vintern förekommo emellertid fiskefärder, t. o. m. ganska långsträckta.[67]

Det rådde, som tidigare påpekats, en påtaglig skillnad mellan fisket i Tornedalen, där färderna utsträcktes över tiotals mil, och de andra älvdalarna, där man blott sällan gav sig i väg mera än 5 mil från hembyn. Denna skillnad berodde delvis på divergenser i de naturliga betingelserna: i Tornedalen voro vattendragen nästan helt farbara, under vårens och försommarens högvatten t. o. m. många av de allra minsta. Inom andra delar av länet voro blott de stora älvarna farbara någon längre sträcka, ingenstädes dock så långt upp som Torne och Muonio älvar. I Tornedalen kunde alltså fiskefärderna på vårarna göras i båt, på andra håll måste man däremot färdas till fots och då kunde man givetvis inte medföra några större bördor.

## Vägarnas beskaffenhet.

Blott sällan förekomma i källor från denna tid uppgifter rörande vägarnas beskaffenhet. Detta utesluter dock inte, att man kan göra sig en ganska god föreställning härom ändå. Vad som i senare kapitel säges

[66] Se Burmans itinerarium i Fellman 1910, s. 301.

[67] Johannes Bureus uppger i Sumlen, att »siklöjor fås allenast andersmäss i Gråträsk» (Svenska Landsmålen, Bihang I: 2, s. 227).

om primitivare vägtyper, innebär i mycket en karakteristik även av det äldsta vägväsendet. Vattenvägar och gångstigar samt en eller annan ridväg (kustlandsvägen?) torde ha varit de enda sommarvägtyperna. — Här skall blott lämnas några exempel på åtgärder man vidtog för att öka framkomligheten på vägarna.

Av tidigare lämnade uppgifter (se s. 65) framgår, att vägröjning förekom inom kustlandet; sannolikt gällde det kustlandsvägen. Några stora arbeten var det med säkerhet ej fråga om. Brobyggnader företogos, men också därvidlag måste det ha rört sig om små företag. — Om vägen till fisketräsket »Onddessiärff», förmodligen identiskt med Ounasjärvi vid finska Enontekis, heter det i det Burmanska itinerariet, att edet mellan denna sjö (eller snarare Muotkajärvi) och Sotkajärvi var vid pass ett pilskott långt och »wäll giort medh wirke och Lonner, så att thuå karar kunne lätteligh på Een lithen stund draga ther en båått offuer . . .».[68]

Redan förut har nämnts, att utprickning av vintervägar förekom.

## Trafiken.

Oupplösligt förenad med vägväsendets hela utveckling var ännu långt in på 1800-talet organisationen av skjuts och gästgiveri, utan vilken särskilt den långväga trafiken många gånger skulle varit helt omöjlig. — Redan under medeltiden funnos i lagar och förordningar skyldigheter fixerade för allmogen att härbärgera och skjutsa resande.[69] Berättigade till fri härbärgering och skjuts voro enligt bestämmelser från Gustaf Vasas tid blott konungen och de, som voro stadda å resor i konungens ärenden.[70] Skyldigheten att skjutsa dessa resande var obligatorisk: hur det förhöll sig med skjutsplikt gentemot övriga resande är däremot oklart.[71] — Under Erik XIV:s tid gjordes försök att över hela riket upprätta s. k. taverner, d. v. s. gästgiverier; dessa skulle även hålla hyreshästar, d. v. s. fungera som skjutsstationer.[72] Efter konungens avsättning skedde emellertid i viss mån en återgång till tidigare förhållanden.

Hur voro nu skjuts och gästgiveri ordnade i Norrbotten? Först som sist skall då konstateras, att några gästgiverier med all sannolikhet icke

[68] Fellman 1910 s. 301.
[69] Se härom Jacobsson 1920.
[70] A.a., s. 61 och 65.
[71] A.a., s. 66.
[72] A.a., s. 66 ff.

inrättades där förrän flera årtionden in på 1600-talet. Gästgiveri och skjuts måste därför kommit att åvila allmogen direkt. Ur saköreslängder kan en viss kännedom om skjutsorganisationen hämtas. I Torne socken fick 1546 en Vojakkalabonde böta för det han »waar wisd (? = visad?) i skiudzferdh, stodh till baka medh tresko».[73] Även om ordalydelsen icke är fullt klar, så är dock innebörden det: skjutsningens fullgörande var garanterad genom att bönder utsågos därtill; genströvighet beivrades vid domstol.

Flera liknande domar finnas från 1500-talets senare hälft. Så fick en bonde i Harabäcken i Pite socken böta för det han visat tredska, när »han var nempdh i skiuss färdh».[74] 1579 var det en bonde i Böle i samma socken, som råkade lika illa ut, då han icke velat göra sin laga skjutsfärd, som formuleringen lyder.[75] 1601 avkunnades vid Norrbottenstingen utslag i inte mindre än 6 liknande mål.[76]

Direkta uppgifter om trafikens storlek saknas praktiskt taget alldeles. Däremot finnes det ju relativt goda uppgifter om handelsutbytet, varigenom man får en viss kännedom om en del av godstrafiken. Några försök till omräkningar av dessa ofullständiga och osäkra siffror skall emellertid inte göras; därför skulle f. ö. erfordrats kännedom om de i varje särskilt fall begagnade transportmedlen.

---

[73] Västerbottens handlingar 1546: 5, KA.
[74] Västerbottens handlingar 1553: 2, KA.
[75] Västerbottens handlingar 1579: 2, KA.
[76] Västerbottens handlingar 1601: 4, KA.

# Kap. V. Tiden från 1600-talets början till 1730-talet.

## Befolkning, bebyggelse och näringsliv.

### Befolkningens storlek.

I det föregående (s. 51) har med ledning av Sundquists beräkningar folkmängden inom det nuvarande Norrbottens län mycket grovt uppskattats till omkring 12 000 personer under Gustaf II Adolfs tid. En verklig befolkningsstatistik för Sverige föreligger inte förrän vid mitten av 1700-talet, då det s. k. Tabellverket tillkom. Från de första årtiondena av dettas tillvaro finnas för det dåvarande Västerbottens län blott klumpsummor[1], varför folkmängden inom det nuvarande Norrbottens län måste beräknas ur dessa. En sådan beräkning har utförts av Sundbärg, som nått fram till siffran 16 500 personer; häri ingår då ej folkmängden inom de år 1809 avträdda delarna av Tornedalen.[2] Hur denna folkmängd var fördelad på bofast befolkning resp. nomadiserande lappar kan icke exakt avgöras. Jag skulle uppskatta de senares antal till drygt 4 000 personer.[3]

### Den fasta bebyggelsen.

Bebyggelsens utbredning år 1600, d. v. s. vid periodens början, och 1750, ett drygt årtionde efter dess slut, framgår av Pl. III.

---

[1] För några av socknarna inom Norrbotten finnes dock primärmaterialet till de till Tabellverket insända uppgifterna bevarade (i Landsarkivet i Härnösand samt möjligen i något fall hos pastorsämbetena).

[2] Emigrationsutredningen bil. V, s. 258.

[3] *Arjeplog* hade 1749 753 inv., så gott som alla lappar, *Arvidsjaur* 1741 691 inv., blott lappar, *Jokkmokk* 1749 1 128 inv., därav högst ett hundratal bofasta, *Gällivare* 1772 1 019 personer, därav 889 lappar. *Jukkasjärvis* befolkning uppgick 1750 till 1 298 personer, varav över 1 000 voro lappar, *Enontekis* slutligen hade ännu vid 1800-talets början blott något över 400 inv., varav säkert huvuddelen dock voro lappar. (Befolkningsuppgifter ur Elers' lappmarksbeskrivning i Lappmarks Ecklesiastikverk, RA, samt från primäruppgifter till Tabellverket, LAH.)

Att jag valt året 1750 för att belysa bebyggelsens utveckling, beror helt på tillgången på källor. Från detta år finnas nämligen utförliga jordrannsakningsprotokoll (KKA), i vilka hemman och nybyggen specificeras, så vitt jag kunnat bedöma, fullständigt. Protokollen ge en god uppfattning såväl av bondbygdens utbredning som av byarnas inbördes storlek.

På några punkter ha emellertid jordrannsakningsprotokollen måst kompletteras.

1. Bandet, som innehåller protokollen, är delvis skadat. Kompletterande uppgifter beträffande Tornedalssocknarna ha då i några få fall måst hämtas ur 1751 års mantalslängder (KA). Dessa visa för Norrbotten genomgående samma antal hemman som jordrannsakningen, och även uppgifterna om nybyggena äro överallt överensstämmande; orsaken härtill är tydligen, att jordrannsakningen fått ligga till grund för mantalslängderna, vilket även framgår av direkta påpekanden härom.

2. Inom Tornedalen äro de kamerala byarna mycket vidsträckta. Som exempel kan nämnas, att till Kuivakangas fördes bl. a. Korpilombolo by på omkring 5 mils avstånd. Först i 1825 års jordebok (KKA) har en uppdelning av sådana vitt kringspridda byar företagits. Med ledning av denna har det varit möjligt att göra en uppdelning för år 1750, ehuru smärre fel därvid knappast kunnat undvikas. Antalet bebyggelseenheter inom den nuvarande svenska delen av Tornedalen nedom lappmarksgränsen har genom förfaringssättet ökat med ett 25-tal.

3. I fråga om lappmarkerna äro jordrannsakningsprotokollen dels skadade, dels av skilda anledningar ofullständiga. Jag har emellertid i en särskild uppsats följt bebyggelsen inom dem fram till år 1740. Uppgifterna i denna ha kompletterats genom granskning av senare jordeböcker, den Wiklundska avskriftssamlingen i Riksarkivet m. m.[4]

En jämförelse av bebyggelsekartorna för 1600 och 1750 ger vid handen bl. a. följande. Bebyggelsen är vid 1700-talets mitt icke längre helt koncentrerad till själva kustbandet och de stora älvdalarnas nedre delar. Som ett viktigt kolonisationsområde inom kustlandet avtecknar sig trakterna kring Tärendö och Muonio älvar, där bl. a. så stora byar som Tärendö och Muonioniska tillkommit. En lång rad nybyggen ha vidare anlagts mellan Torne och Kalix älvar söder om Pajala. Kring Ängesån och dess bifloder ha några småbyar grundats och likaså inom västra delen av den dåvarande Pite socken.

Inom lappmarkerna är bebyggelsen helt och hållet ny. Som jag tidigare framhållit (Hoppe 1944: 2) ligga de äldsta av nybyggena i den nordligaste lappmarken, Torne (Karesuando och Kuttainen sannolikt från 1660-talet, Kuoksu från omkring 1640), medan i Pite lappmark ännu 1750 funnos blott några få nybyggen, alla belägna kring de stora sjöarna i Arjeplog och anlagda av lappar. Det stora flertalet nybyggen tillkommo efter 1673 års lappmarksplakat, som beviljade betydande för-

[4] För norra delen av nuv. Gällivare socken (= den del, som vid bildandet av Gällivare bröts ut ur Jukkasjärvi) finnes t. ex. en förteckning över nybyggena år 1748 (Westinska saml., nr 1179, UUB).

måner åt nybyggarna. Också i lappmarkerna var det framförallt de stora älvdalarna, som lockade, ehuru åtskilliga undantag härifrån dock finnas.

I samband med folkökning och kolonisation av olika slag stod tillkomsten av nya kyrkliga och administrativa centra. Vid Råneå låg en gammal samlingsplats för Råneå bygden, där ting någon gång hade hållits redan vid 1500-talets mitt.[5] Där byggdes under 1640-talet kapell, och 1654 blev Råneå egen församling.[6] Några år före Råneå hade Överkalix fått kapell (1637), särskilt gäll bildades där 1644. I Tornedalen byggdes för underlättande av allmogens kyrkogång kapell vid Hietaniemi 1617 och Pajala 1725. — I lappmarkerna byggdes under 1600-talet, särskilt dess förra del, ett rätt stort antal kyrkor och kapell: vid Arvidsjaur, där dock redan tidigare ett kapell torde ha funnits, Arjeplog, Jokkmokk, Kvikkjokk, Jukkasjärvi och Enontekis. Kortare tid funnos kyrkor och kapell vid Gråträsk, Avaviken och Silbojokk i Pite lappmark samt vid Navriluokt i Lule lappmark. Dessa senare ha icke utlagts på kartan över 1750 års bebyggelse.

Vid 1620-talets början anlades de tre norrbottniska städerna Piteå, Luleå och Torneå som ett led i reglerandet av handeln.[7] De komma liksom de på 1750 års karta också utsatta bergverken att behandlas ytterligare i fortsättningen.

## Näringsliv.

### Bergshantering.

Tillkomsten redan under 1600-talet av bergverk i långt avlägsna och svårtillgängliga delar av Norrbottens län måste för att kunna förstås ses mot sin speciella bakgrund. — Merkantilismens övervärdering av de ädla metallerna gjorde sig starkt gällande. Heckscher har lämnat flera drastiska exempel på vart en dylik övervärdering kunde leda; år

[5] Sålunda hölls vinterting i Råneå 1548 (Västerbottens handlingar 1548: 3, KA).

[6] Uppgifterna rörande tillkomsten av kyrkor och kapell äro hämtade ur Bygdéns arbete.

[7] Städerna äro på Pl. III utlagda med konventionella tecken utan någon proportionering efter storlek. I 1751 års mantalslängd för Västerbottens län (KA) upptas följande antal husbönder i de olika städerna: Piteå 110, Luleå 82 och Torneå 98. I denna förteckning ingå ej samtliga hushåll, och den ger ej något begrepp om städernas sammanlagda invånareantal, däremot om deras storlek i förhållande till varandra.

efter år kunde man fortsätta en gruvdrift, som hela tiden inte medförde annat än förluster (1936, s. 438—443). Företagen vid Nasafjäll och Kedkevare—Alkavare utgöra verkliga skolexempel just härpå. Det förtjänar emellertid framhållas, att särskilt fyndet av silvermalm vid Nasafjäll från början hade utlöst de livligaste förhoppningar om en verkligt lukrativ rörelse. Vackrare bevis härför än talet om »de svenskas Väst-Indien» kan knappast begäras.

Inte fullt så illa låg det till med kopparutvinningen här långt uppe i norr. Denna gynnades över huvud taget under stora delar av 1600-talet av utomordentligt förmånliga priser, som hade sin orsak i en viss grad av monopolställning för den svenska kopparn (Heckscher 1936, s. 443—461). Det kunde därför löna sig att ta upp gruvor med avsides läge och föga rikhaltig malm. — Under liknande gynnsamma konjunkturer arbetade också järnhanteringen. En förmodad skogsbrist inom den egentliga Bergslagen gjorde t. o. m. en spridning av bruken över olika delar av landet i hög grad önskvärd.

Slutligen må som förklaringsgrund till anläggandet av bruk inom Norrbotten anföras, att oavsett om de framställde silver, koppar eller järn, så utrustade staten dem med vidsträckta privilegier.

*Nasafjäll.* Äldst av de norrbottniska gruvföretagen var det, som grundades på den år 1634 påträffade silvermalmsanledningen vid Nasafjäll.[8] Året efter upptäckten vidtogos omfattande åtgärder för att pröva malmens beskaffenhet och begynna driften. Smälthytta uppfördes vid Silbojokks mynningsfall i Sädvajaure. God kolskog fanns i trakten, men i stort torde hyttans läge mera ha bestämts av närheten till Skellefteälvens långsträckta sjökedja, som verksamt borde underlätta transporterna sommartid och även på vintern.

1636 kunde den första malmen smältas i hyttan. Den erhållna produkten, verkblyet, måste genom en särskild process, drivningen, uppdelas i sina bägge beståndsdelar, silver och bly, av vilka den senare kvantitativt sett var den långt mer betydande. Drivningen skedde till att börja med vid Silbojokk, men nytt drivhus uppfördes 1638 vid Pite gamla stad (Bromé, s. 108). Det ersattes efter få år, 1644, med ett nytt vid Arjeplog (a.a., s. 126), men icke heller det blev gammalt, ty ett nytt drivhus stod 1651 färdigt 1½ mil från Piteå, antagligen vid Jävre (a.a., s. 227).

[8] Bromé 1923, s. 64. — Den följande framställningen om de allmänna förhållandena vid Nasafjälls silverbruk bygger helt på Bromés förtjänstfulla arbete.

Gruvdriften vid Nasafjäll upphörde efter ett norskt infall över gränsen i augusti 1659. Enligt Bromés beräkningar (s. 268) hade under verksamhetsperioden produktionen uppgått till i medeltal 36 kg. silver och 10 625 kg. bly per år. Arbetsstyrkan kunde enligt Bromé (s. 149) uppgå till 150 à 200 man, inklusive de s. k. hållapparna. Denna personal var för sin försörjning nästan helt beroende av tillförseln utifrån. Vid sidan av malmen, produkterna från hyttan och proviant för arbetarna utgjorde även ved och kol stora transportobjekt.

*Kedkevare och Alkavare.* Under namnet Kedkevare eller Kerkevare möter man i litteraturen en silvermalmsanledning, belägen 5 à 6 mil fågelvägen VNV om Kvikkjokk å ett fjäll, som under 1600-talet benämndes »Kietkewari» (eller liknande namnform), men som numera bland lapparna kallas »Silpatjåkko», Silverberget.[9] Förekomsten anmäldes i februari 1659[10], och kronan engagerade sig här som vid Nasafjäll. — 1662 kunde bergmästaren meddela, att en första provsmältning ägt rum vid Kvikkjokks hytta[11], belägen vid den översta änden av Lilla Lule älvs långa sjökedja. Där pågick driften till 1700-talets första år.[12] Då hade under ett antal år brytning också förekommit vid det några mil från Kedkevare belägna Alkavare.[13]

Silvertillverkningen vid Kvikkjokk, där även drivhuset låg, var obetydlig. Under de 5 åren 1662, 1663, 1670, 1695 och 1700 uppgick den i medeltal till blott 17.8 kg. Blytillverkningen belöpte sig 1670, som synes ha varit ett relativt gynnsamt år, till drygt 4 ton.[14] Trots den ringa produktionen sysselsattes en arbetarstam på ofta betydligt över 100 man; enbart antalet dit förlagda s. k. bruksknektar var emellanåt högre.[15] Längs bruksvägen voro vidare ett 50-tal hållappar utplacerade, som

---

[9] Enligt uppgift av Erik Holmbom, Njunjes. Se Generalstabens översiktskarta över Sverige, bl. XXII. Gruvan låg alltså ej på kartornas Kerkevare.

[10] Brev och suppl. till bergskoll., 1659: I, s. 23.

[11] Brev och suppl. till bergskoll., 1662: I, s. 125.

[12] Bergskoll. registratur 5 nov. 1703.

[13] Silvermalmsstrecket där uppvisades av lappar sommaren 1672 (Brev och suppl. till bergskoll. 1673: I, s. 104). Tegengren uppger (1924, s. 76), att det var belagt med arbete från år 1691. Redan 1674 omnämnes dock en malmtransport om 180 renlass från Alkavare (Brev och suppl. till bergskoll., 1674: I, s. 62). Jfr Lagergren 1922, s. 70 f.

[14] Uppgifterna för år 1670 ur Brev och suppl. till bergskoll., 1670: I, s. 165, för övriga år ur Tegengren, 1924, s. 76.

[15] Bergmästaren uppger t. ex. i juni 1663 deras antal till 115 (Brev och suppl. till bergskoll., 1663: I, s. 505).

också skulle försörjas med proviant. Relativt stora transporter måste alltså även i detta fall ha förekommit.

*Kengisverken.* Under detta namn sammanfattar jag det bruksdistrikt, i vilket Kengis kan sägas ha utgjort kärnan.

Vid den nuvarande Masugnsbyn påträffades järnmalm år 1642.[16] Sedan några allt för penningsvaga torneborgare gjort ett misslyckat försök att tillgodogöra sig de rika malmförekomsterna, övergick rätten till utvinning av malmen år 1646 till en stockholmsborgare, Arent Grape. En masugn hade byggts intill gruvan, sannolikt redan av de första intressenterna; stångjärnshammare uppfördes vid Kengis, där provsmältningar torde ha kommit i gång 1649.

Emellertid visade sig även Grape vara i avsaknad av tillräckligt kapital för rationell drift, och han trädde därför något år in på 1650-talet i förbindelse med de holländska kapitalisterna Abraham och Jakob Momma, senare adlade Reenstierna. Dessa ingingo 1653 som delägare i företaget, vilket blev signalen till en stark utvidgning av bruksdriften. Abraham Momma företog själv en resa genom Torne lappmark och synes därunder fått kopparfyndigheterna vid Svappavaara angivna för sig.[17] Det var till dessa, som huvudintresset under flera årtionden skulle komma att knytas. — Privilegier och tillstånd att för kopparframställningen uppföra smält- och garhytta, den senare vid Kengis, meddelades 1655.[18] I relativt stor skala pågick därefter driften vid Svappavaara till mitten av 1680-talet, då gruvbrytningen upphörde. En synnerligen obetydlig kopparutvinning ägde dock rum i ytterligare ett hundratal år ur malm, som erhållits vid sovring av de gamla varphögarna.[19] Järnutvinning ägde rum under hela perioden, ehuru i växlande omfattning. En andra masugn uppfördes 1709 vid Tornefors men ödelades redan 1714.[20]

Sondén anger (s. 157) utförseln av koppar under tiden 1657—1674, d. v. s. under den tid, då produktionen var som störst, till 5 000 skeppund, vilket, under förutsättning att det rör sig om uppstadsvikt, motsvarar 680 000 kg. eller i det närmaste 40 000 kg. per år. Under åren 1658—

---

[16] Uppgifterna om brukstiden före Mommornas engagement äro hämtade ur Brännman 1940.

[17] Sondén 1911, s. 152 ff.

[18] Bergskoll. registratur 28 nov. 1655.

[19] Trysén 1877, s. 89.

[20] Bergverksrelation för Västerbottens bergmästaredöme 1741, Bergskollegii arkiv.

1661 utgjorde enligt bevarade bruksräkenskaper utförseln av koppar från Torneå i medeltal 50 000 kg. per år, d. v. s. en något högre siffra.[21] Under 1700-talet däremot uppgick kopparproduktionen per år sällan till mer än något ton.[22] — Utförseln av stångjärn från Torneå utgjorde 1658—1660 i medeltal 58 400 kg. per år.[23] Under tiden mellan omkring år 1700 och 1730-talets början uppnåddes en sådan siffra blott mera sällan.[24]

Personalen vid de olika Kengisverken var tämligen betydande. En tyvärr odaterad, men tydligen från Svappavaaras storhetstid härstammande förteckning upptar 137 personer vid Kengis, (varav 30 soldater och 7 lappar), 36 personer vid masugnen i Junosuando och 67 personer vid Svappavaara (därav 36 lappar); sammanlagt alltså 240 personer.[25]

På åtskilliga andra ställen inom Norrbottens län förekom gruvbrytning under denna tidsperiod. I samtliga fall stannade det emellertid vid rena försöken. Så hade torneborgarna, förmodligen inspirerade av den bruksverksamhet vid Nasafjäll och Kedkevare, i vilken de båda andra norrbottensstäderna togo en mer eller mindre direkt del, gjort avsevärda omkostnader mångenstädes på att finna något »metallstreck», som det kunde löna sig att belägga med arbete; resultatet blev dock mycket klent.[26] I ett fall ansågs dock malmtillgången tillräckligt god, för att hela den omständliga apparaten för utvinningen skulle sättas i gång. I brev av den 20 okt. 1659 omnämnde bergmästaren, att en kopparfyndighet anträffats på gränsen mellan Torne och Kalix socknar, och några torneborgare begärde nu tillstånd att få bearbeta den utan intrång från andra.[27] Senare akter ge vid handen, att skärpningar företagits dels å *Pirttivaara,* numera kallat Bruksberget, beläget några km. söder om sjön Bodträsk, dels å *Pahtavaara,* 3 à 4 km. sydost om sjön Kukasjärvi.[28] I april 1662 hade enligt meddelande från bergmästaren hytta och åtskilliga andra byggnader uppförts, och provsmältningar företagits, som

---

[21] Uppgifter om kopparutförseln i Momma-Reenstiernasaml. vol. 72, RA. Det använda viktsystemet har förmodats utgöra uppstadsvikt.

[22] Tabeller hos Trysén 1877, s. 109.

[23] Uppgifter härom i Momma-Reenstiernasaml. vol. 72.

[24] Se Tryséns tabell i K. B:s 5-årsberättelse 1876—80, s. 33 ff.

[25] Momma-Reenstiernasaml. vol. 71.

[26] Brev och suppl. till bergskoll. 1662: II, s. 13.

[27] Brev och suppl. till bergskoll. 1659: II, s. 253.

[28] Brev och suppl. till bergskoll. 1666: I, s. 78 samt 1768 års bergmästarerelation (LBA).

till resultat givit ett par ton koppar.[29] Redan efter några få år ödelades emellertid dessa gruvor.[30]

## Handeln.

Under 1600-talets första årtionden verkställdes en vittgående omläggning av den norrbottniska handeln. Landsköpet, som tidigare varit den normala formen för handel i nordligaste Sverige, hade länge varit de styrande en nagel i ögat, och man hade vid flera tillfällen utan egentlig framgång sökt inskrida däremot. Så grundades 1621 de norrbottniska städerna, Piteå och Luleå intill gamla kyrkplatser och med ett tills vidare gott kommunikationsläge vid inre farleder, Torneå på Svensarön, strax norr om Björkön, på vilken senare sockenkyrka och marknadsplats sedan gammalt voro belägna. I de vid anläggningen utfärdade privilegierna tillerkändes varje stad sitt fixerade handelsdistrikt: piteborgarna fingo för sin handel de dåvarande Pite. Skellefte och Burträsks socknar samt Pite lappmark, luleborgarna Lule (inklusive Råne) och Kalix socknar, den sistnämnda dock gemensamt med torneborgarna, ävensom Lule lappmark, torneborgarna slutligen Torne och Kalix socknar samt Torne och Kemi lappmarker. Borgarna i Torneå och Luleå skulle dessutom äga rätt till handel vid »Västersjön»[31], d. v. s. vid norska kusten.

Med så utomordentligt vidsträckta handelsområden var det en praktisk omöjlighet att förlägga all handel innanför städernas tullstaket. Fullkomligt uteslutet var det sålunda att dra lappmarkshandeln dit, och det var för övrigt heller aldrig ifrågasatt. Den kunde därför fortsätta under former, som fastställts ett och ett halft årtionde före stadsgrundandet. För att vinna en noggrann kontroll över denna handel hade 1605 ett antal marknadsplatser upprättats, en för varje lappmark: Arvidsjaur, Jokkmokk och Enontekis.[32] Handel på andra ställen inom lappmarkerna förbjöds strängeligen. — Antalet marknadsplatser utökades något senare med en vid Jukkasjärvi och en vid Arjeplog.[33]

[29] Brev och suppl. till bergskoll. 1662: I, s. 40.

[30] Hülphers (1789, s. 192) uppger, att ett malmbrott varit känt här på 1690-talet.

[31] Piteås och Luleås privilegier ha avtryckts av Steckzén 1921, s. 32 ff. och Steckzén och Wennerström 1921: I, s. 23 ff. Torneås privilegier granskade i avskrift i Palmskiöldska samlingen, nr 309, UUB. Från år 1627 ägde Torne stads borgare även rätt att jämte Uleåborg idka handel med Kemi socken (Quist 1909, s. 114).

[32] Se härom Nordlander 1907, s. 95 f.

[33] Vid Jukkasjärvi fanns det en marknadsplats 1643 enligt Tresks karta från detta år över Torne lappmark. Marknadsplatsen vid Arjeplog anlades 1640 (Bromé, 1923, s. 181 ff.).

Även i det norrbottniska kustlandet visade sig en marknadsplats erforderlig, nämligen vid Kalix. Efter klagomål från luleborgarnas sida, att torneborgarna foro omkring mellan byarna i Kalix-socknarna och idkade en för de klagande menlig handel, uppmanade landshövdingen 1660 borgarna att ena sig om vissa tider på året, då handel skulle äga rum. Förmodligen var det detta, som gav upphov till en några decennier senare omnämnd marknad i Kalix, till vilken lule- och torneborgarna gemensamt infunno sig. Den hölls i slutet av augusti varje år.[34]

Lanthandeln florerade emellertid även utanför de nämnda, lagliga marknadsplatserna. I sin relation till 1734 års riksdag visade landshövding Gyllengrip, hur förhållandena i själva verket gestaltade sig och vilka hindren voro för en fullt legal handel: »Till varornas upphandlande av allmogen har före detta brukats en uppenbarlig och tvärt emot lagen stridande lanthandel, ity bonden aldrig reste till staden eller torgs att där försälja sin vara och i stället uppköpa, vad han själv behöver; utan borgaren har farit ut på landet och av bonden sådant upphandlat, av vilket handelssätt den vanan ännu i så måtto är övrig, att mestadelen av borgarna hava sina vissa bönder, till vilka de ock göra sin försträckning uti penningar». På de föreställningar, som landshövdingen hade gjort städerna härom, hade han fått det beskedet, att någon verklig gårdfarihandel icke förekom, utan handeln skedde »på landet vid vissa ställen och bytesplatser»; att få till stånd en regelrätt torghandel vore omöjligt bl. a. på grund av allmogens långa väg till stad.[35]

En djupare inblick i förhållandena kan erhållas ur räkenskaper över lilla tullen, i den mån sådana finnas bevarade.

Den s. k. lilla tullen eller landtullen infördes efter beslut vid 1622 års riksdag. Den utgick för »alla ätliga, slitliga och förnötliga varor», som fördes till torgs, marknad eller köpstad.[36] För allt gods, som infördes till städerna för att där »säljas eller nederläggas», skulle anteckning ske och tull erläggas, däremot ej för sådana varor, som blott skulle passera staden.[37] — Det är givet, att lillatullräkenskaper måste lämna en utomordentlig kännedom om den inre handeln. Tyvärr synas för norrbottensstäderna nästan alla utförligare räkenskaper vara förstörda. En tullspecial, som upptar varje införd post särskilt, har jag blott lyckats påträffa för Piteå.[38] Den är från år 1637.

Med ledning av den nämnda tullspecialen har en karta uppgjorts, som visar hemorten för de personer, som 1637 med sitt gods passerade

[34] Uppgifterna om Kalixmarknaden bland avskrifter om Lule stads handel, hskr. S 162 x, UUB.

[35] Utskottshandlingar till 1734 års riksdag, vol. 31, RA.

[36] Stiernman: Alla Riksdagars och Mötens Besluth ... I, s. 755.

[37] Stiernman: Samling utav Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar ... I, s. 841 ff.

[38] I Handlingar rörande tullväsendet, vol. 30, RA.

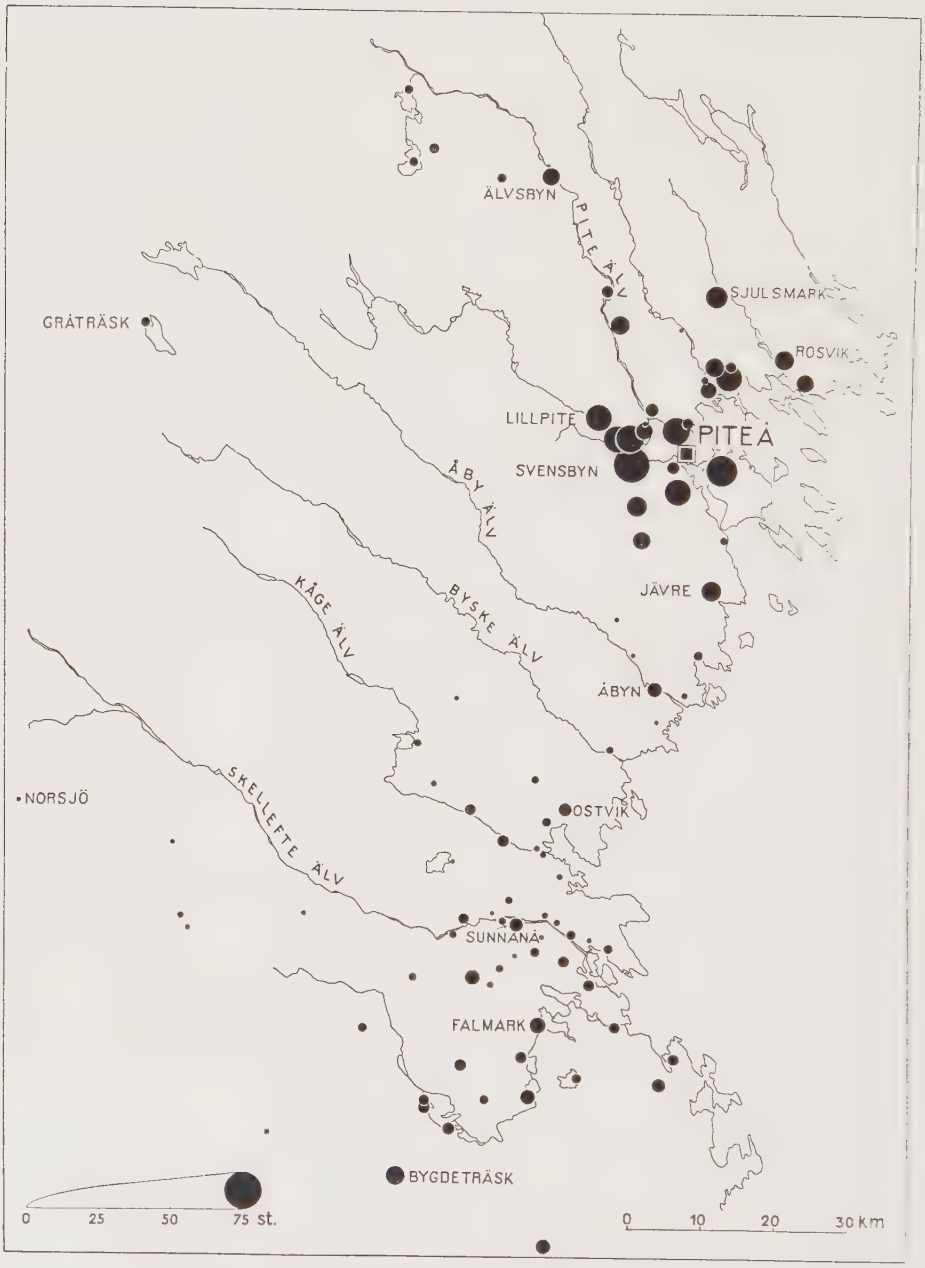



*Fig. 6. Antalet tullbelagda resor till Piteå från dess handelsdistrikt år 1637. Byarna ha markerats med cirklar, som äro proportionella mot antalet resor från var och en av dem.*

tullportarna i Piteå (fig. 6). De byar, där resenärerna hörde hemma ha betecknats med cirklar, vars ytor äro proportionella mot antalet tullbelagda resor från varje by. Borgarnas resor komma icke till synes.

Det visar sig nu, att det särskilt var från byarna inom den dåvarande Pite socken, som ett större antal handelsresor företogos till staden, medan från tätbygderna i de dåvarande Skellefte och Burträsks socknar resorna voro betydligt mera tunnsådda. En närmare undersökning ger klart vid handen, att västerbottningarnas sparsammare resor ingalunda uppvägdes av att de skulle medfört mera gods per resa.

Med den bild, som landshövding Gyllengrip givit oss av handeln ett hundratal år senare, förefaller det troligt, att en av orsakerna till skellefte- och burträskbornas fåtaliga resor till sin stad var, att borgarna sökte upp dem i eller nära hembygden. Det visar sig också för att ta ett exempel, att borgarna svarade för 32 resp. 34 % av hela införseln genom tullen av så viktiga varor som smör och tjära. Givetvis kunna uppköpen av dessa dock ha skett inom Pite socken. — En annan och kanske viktigare orsak till västerbottningarnas frånvaro låg förmodligen i att umebor gjorde olagliga uppköp i Skellefte och Burträsks socknar.[39] Detta är så mycket troligare, som handelsdistrikten så pass kort tid efter städernas grundande knappast hunnit stabiliseras. — Vidare förekom troligen en viss bondeseglation söderut.[40]

I städernas privilegier tillerkändes, som redan nämnts, borgarna i Torneå och Luleå rätt till handel vid »Västersjön». För Luleås del blev denna rättighet, så vitt jag kunnat finna, helt outnyttjad. Från Torneå utgingo däremot enligt ett flertal vittnesmål från skilda tidpunkter regelbundna färder vintertid till handelsplatser i Norge. Dessa uppgivas i en skrivelse från år 1752 sedan gammalt vara 5 till antalet och belägna vid Skibotn (»Iucia»), Nordreisa (»Raicen»), Kvaenangen (»Navånå»), Alten och Varanger.[41] Torneborgarna köpte där torrfisk av olika slag såsom rockor, vitling och gråsej, som de först förde till hemstaden och därefter vidare till Stockholm.[42]

---

[39] Jfr Steckzén 1921, s. 45 f.

[40] Se Fyhrvall 1882, s. 59 ff. samt Steckzén 1921, s. 47. Böndernas rätt härtill hade uttryckligt påpekats i privilegierna för de norrbottniska städerna.

[41] Städernas skrivelser och besvär, Torneå (nr. 124), RA. Beträffande tolkningen av »Iucia», se Fellman 1910, s. 304, not 14. För identifieringen av de andra ortnamnen har jämförelse skett med ortregistret i Wiklund och Qvigstad 1909: II.

[42] Städernas skrivelser och besvär, Torneå, RA. Jfr Peringskiölds Monumenta Uplandica s. 7.

Emellertid var det inte bara städernas borgare, som bedrevo yrkesmässig handel. Med vissa avbrott kommo nämligen som förut ryssar med vadmal och lärft, men även specerier, som de för billigt pris uppköpt i den stora handelsstaden Archangelsk.[43] Åtskilliga av dessa ryssar, kanske flertalet, hörde hemma i Kexholm.[44]

Om vi sedan övergå till en närmare granskning av vilka varor det var man handlade med och hur stora mängder det rörde sig om, kan bristen på bevarade lillatullräkenskaper från norrbottensstäderna i någon mån täckas därigenom, att exporten under hela perioden var så helt och hållet inriktad på Stockholm.[45] Räkenskaper, som förts vid Blockhusudden i Stockholm, där norrbottenskutorna lade till, kunna alltså även de ge en viss bild av den norrbottniska handeln.[46] Fullständig kan den dock knappast göra anspråk på att vara.

Sådana räkenskaper har jag funnit bevarade för år 1635. På grundval av dessa är tabell 4 uppgjord, som visar mängden av de viktigare varor, som norrbottningar införde till Stockholm.[47]

Tabell 4. *Norrbottningars införsel år 1635 av viktigare varor till Blockhusudden vid Stockholm.*

| Varuslag | | Från Piteå | Från Luleå | Från Torneå |
|---|---|---|---|---|
| Tjära, | t:r | 1 900 | 1 200 | — |
| Smör, | kg. | 5 000 | 12 000 | 25 000 |
| Ost | kg. | 400 | 1 600 | 100 |
| Torr och salt fisk, m. m., | kg. | 6 700 | 7 000 | 25 000 |
| Lax, | t:r | 35 | 80 | 1 200 |
| Renhudar, | st. | 50 | 300 | 400 |
| Lappskor, | par | 80 | 50 | 650 |
| Gråskinn, | st. | 2 900 | 900 | 1 700 |

[43] Bilberg 1695, s. 27. Enligt lilla tullen för Piteå 1637 införde 6 ryssar tillsammans 760 alnar »gement» lärft och 520 alnar hurst (ett grovt tyg av hampa).

[44] Ryssarna, som passerade tullen i Piteå 1637 voro just därifrån. Jfr Steckzén 1921, s. 216.

[45] Fyhrvall 1882, s. 42 o. a.

[46] Det synes ha varit praxis, att gods, för vilket lilla tullen betalts i någon av norrbottensstäderna, var tullpliktigt även vid införseln till Stockholm och detta t. o. m., om det varit i »en mans hand» vid båda tillfällena. Sålunda begärde torneborgarna 1689 slippa erlägga tull 2 gånger för torrfisk, som de själva fört från Norge via Torneå till Stockholm (Städernas skrivelser och besvär, nr. 124, RA).

[47] Det finnes inget, som tyder på att import till Stockholm av varor från Norrbotten verkställts av andra än norrbottningar.

*Källa*: Tull och accis 423, KA.

*Anm.*: Tjärtunnans volym var 1.256 hl. (Tirén 1937, s. 223). Lispundet har antagits vara viktualievikt, d. v. s. 8.5 kg. Enligt Forssell (1875 s. 112) vägde en tunna smör 16 lisp., d. v. s. 136 kg. Fisk redovisas i tullängden såväl i lisp. (förmodligen viktualievikt) som i tunnor, ja även styckevis (laxar). En omräkning till gemensam viktsenhet har här varit omöjlig, då fisktunnans vikt starkt varierade och icke är känd från fall till fall. I tabellen upptas antalet laxtunnor, med en förmodad vikt av 16 à 18 lisp. (136 à 153 kg., Forssell 1875, s. 112), och dessutom, sammanslaget, all annan fisk, som redovisas i lisp. Annan fisk än lax, som redovisas i tunnor, har jag icke uppfört i tabellen. De viktigaste posterna voro följande. Strömming: Piteå 40 t:r, Torneå 140 t:r. Böckling: Piteå 10 t:r, Luleå 90 t:r.

För jämförelse med tab. 4 lämnas tab. 5, som visar, hur stor införseln var av viktigare varor till Piteå 1637.

Tab. 5. *Viktigare exportvaror, för vilka 1637 lilla tullen erlades i Piteå.*

| | | |
|---|---|---|
| Tjära | t:r | 1 500 |
| Smör | kg. | 7 400 |
| Torr och salt fisk | kg. | 8 000 |
| Lax | t:r | 30 |
| Renhudar | st. | 140 |
| Lappskor | par | 430 |
| Gråskinn | st. | 22 000 |

*Källa*: Tullräkning för Piteå i Handl. rör. tullväsendet, vol. 30, RA.

*Anm.*: Vid omräkningen av smör och redovisningen av fisk ha samma principer följts som i föregående tabell. Ost har icke kunnat uppföras här, då den redovisas såväl styckevis som även i lisp. Eftersom källmaterialet är mycket omfattande, kunna smärre fel ha insmugit sig vid bearbetningen.

Utom i tab. 5 upptagna varor, som till största delen torde ha exporterats från Piteå söderut, infördes även åtskilligt gods för stadsbornas egen konsumtion, såsom rätt avsevärda mängder ved och hö, och, troligen söderifrån, varor för distribution till den kringliggande landsbygden och lappmarkerna. För båda dessa syften var det väl, som omkring 250 t:r (om 1.4 à 1.7 hl.) korn, råg och malt införts.

1630-talets export, som den avtecknar sig i de båda ovanstående tabellerna, skiljer sig i fråga om storlek inte i någon uppseendeväckande grad från 1560-talets. Ehuru fullständigheten i redovisningen säkert lämnar åtskilligt övrigt att önska, kan man utan tvivel konstatera, att det rör sig om efter nutida mått ytterst obetydliga mängder. Gå vi sedan till att undersöka, vilka exportvarorna voro, så visar det sig, att två viktiga sådana tillkommit mellan 1560-talet och 1630-talet, nämligen

tjära och smör. Av det senare exporterades 1635 över 40 000 kg., vilket emellertid inte synes ha varit ovanligt mycket, som en jämförelse med införseln till Piteå år 1637 visar. Omkring 3 000 tunnor tjära exporterades, en i jämförelse med senare tiders utförsel icke alltför imponerande siffra.

Mycket tydlig och förtjänt av ett särskilt påpekande är skillnaden i fråga om exportvarorna från de olika hamnarna. Tjära exporterades blott från Piteå och Luleå, däremot ej från Torneå. Att detta icke var någon tillfällighet, visa senare uppgifter om tjärexporten.[48] Från Torneå exporterades i stället så mycket mera smör och fisk, särskilt lax.

Några säkra uppgifter om importen till Norrbotten från denna tid synas icke föreligga.

Förflytta vi oss 100 år fram i tiden finna vi i landshövdingerelationerna till riksdagarna förteckningar över såväl utförsel från som införsel till de norrbottniska städerna: det gäller dock endast den yttre handeln, d. v. s. på Stockholm, medan uppgifter om den inre handeln, den som borgarna utövade i sina handelsdistrikt, saknas. Då städerna voro små och varukonsumtionen där förmodligen icke var särdeles betydande, kunna vi betrakta dem som etappstationer på vägen mellan producenter och slutliga konsumenter. Exporten och importen över dem utgör sålunda ett mått även på den inre handeln.

Enligt tab. 6 voro exportvarorna desamma som tidigare. Till fisken, smöret och tjäran, av vilka särskilt de båda senare ha att uppvisa en viss ökning, ha dock kommit trävaror. Liksom i fråga om tjäran föll exporten därav nästan helt på Piteå och Luleå, medan från Torneå blott små mängder utfördes.

När sågning för avsalu först uppstått i Norrbotten, torde knappast gå att fastställa. Bland de varor, som 1635 infördes till Stockholm, förekommo inga bräder. Det förefaller dock troligt, att de äldsta vattensågarna i länet tillkommit just vid denna tid. Vid en 1741 företagen undersökning av sågarna inom det dåvarande Västerbottens län uppgavs nämligen de äldsta sågarnas ålder till 90 år eller något

[48] Leveranserna till tjärhandelskompaniet, som hade monopol på tjärhandeln fr. o. m. 1648 (Fyhrvall 1880, s. 43) voro i tunnor (avrundade tal):

| | 1648 | 1649 | 1650 | 1655 | 1656 | 1657 | 1658 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Piteå | 1 500 | 1 500 | 1 100 | 1 400 | 1 900 | 2 000 | 3 600 |
| Luleå | 1 400 | 1 500 | 1 100 | 1 100 | 1 300 | 2 100 | 2 300 |
| Torneå | 20 | 20 | — | 150 | 10 | 50 | 10 |

*Källa*: Tirén 1937, s. 224 f.

mera.[49] Någon starkare utveckling synes såghanteringen dock inte ha rönt förrän på 1700-talet. Sågarna voro mycket små med en produktion av oftast mindre än 100 tolfter per år.

Tabell 6. *Utförseln av viktigare varor från de norrbottniska städerna 1735 och 1740.*

| Varuslag | | Från Piteå | | Från Luleå | Från Torneå | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ungefär per år omkr. år 1735 | 1740 | 1735 | ungefär per år omkr. år 1735 | 1740 |
| Tjära, | t:r | 2 631 | 1 577 | 2 882 | 150 | 112 |
| Bräder av alla slag, plankor m. m., | tolft. | 14 549 | 12 600 | 3 436 | 1 500 | 450 |
| Smör, | kg. | 15 445 | 17 000 | 21 369 | 35 700 | 25 500 |
| Torr och salt fisk, | kg. | 5 814 | 5 100 | 12 912 | 38 250 | 55 250 |
| Lax, | t:r | 128 | 12 | 116 | 960 | 270 |
| Annan fisk, | t:r | 644 | 930 | 901 | 165 | 360 |
| Renhudar, | st. | 2 051 | ? | 3 287 | 7 500 | ? |
| Gråverk, | st. | 3 880 | 1 600 | 19 430 | 4 800 | 10 000 |

*Källor*: Gyllengrips berättelse om Västerbotten, hskr. M 138, KB (för Torneå 1735), Utskottshandlingar till 1738—39 års riksdag, vol. 51 (för Piteå och Luleå 1735) samt till 1740—41 års riksdag vol. 39 (för Piteå och Torneå 1740).

*Anm.*: Tjär- och fisktunnan torde haft en volym av 1.256 hl. (Se Heckscher 1940, s. 33). Den torra och salta fisken utgjordes företrädesvis av torra gäddor. I exporten från Piteå 1735 ingå under denna beteckning 425 kg. »gråsidor», d. v. s. gråsej från Norge och i exporten från Torneå samma år hela 25 500 kg. »gråsidor». Under beteckningen »annan fisk» har sammanförts strömming, böckling, sik och nors. — Bräder av alla slag, plankor m. m. innefatta bottenbräder, enkla bräder, sågbakar, plankor och tiljor. De enkla bräderna dominera.

Tab. 7. *Införseln av viktigare varor till de norrbottniska städerna 1735 och 1740.*

| Varuslag | | Till Piteå | | Till Luleå | Till Torneå | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ungefär per år omkr. år 1735 | 1740 | 1735 | ungefär per år omkr. år 1735 | 1740 |
| Järn, | kg. | 8 840 | 6 800 | ? | ? | ? |
| Stål, | kg. | 102 | 170 | ? | 340 | ? |
| Spannmål, | t:r | 1 216 | 900 | 536 | 900 | ? |
| Salt, | t:r | 850 | 700 | 800 | 1 400 | 500 |
| Tobak, | kg. | 4 250 | 4 675 | 3 417 | 3 400 | 2 550 |
| Vadmal, | aln. | 3 600 | ? | 4 675 | 8 000 | ? |
| Hampa, | kg. | 3 485 | 2 550 | 2 771[50] | 4 250 | 4 250 |
| Lin och linblår, | kg. | 3 264 | 2 550 | 2 278 | 340 | 1 700 |

[49] Kammarkoll. 3:e provinskontor, n:rserie, konv. 137.

[50] Plus en mindre, icke närmare känd kvantitet.

*Källor*: Utskottshandlingar till 1738—39 års riksdag, vol. 51 och 1740—41 års riksdag vol. 39.

*Anm.*: Spannmålstunnan torde haft en volym av 1.465 hl., salttunnan 1.256 à 1.56 hl. (Heckscher 1940, s. 33). De importerade varorna härstammade såväl från Stockholm (sannolikt huvudsakligen) som från andra orter. De 900 tunnorna spannmål, som uppges årligen ha införts till Torneå, togos från Savolax.

Importen till norrbottensstäderna framgår av tabell 7.

Utom i denna tabell upptagna viktigare importvaror må nämnas kalk, kvarn- och slipstenar, mjöl, malt, specerier av olika slag, bränvin samt textilier av andra slag än i tabellen upptagna.

## Vägarna.

### Översikt.

Även i det centrala Sverige voro vid tiden för Gustaf II Adolfs tronträde vägförhållandena sådana, att de knappast tillfredsställde ens mycket måttliga krav. Konungen själv hade under resor kunnat konstatera, att de allmänna landsvägarna över hela landet voro så trånga och steniga, att de mera liknade gångstigar.[1] Från hans tid vunno emellertid ansträngningarna i styrka att skaffa landet ett bättre system av vägar; man synes klart ha insett, hur sådana skulle underlätta den centrala förvaltningen och gagna landets näringsliv. Många äro de förordningar och instruktioner, i vilka vägarnas behöriga iståndsättande ålägges. Här må särskilt nämnas den första landshövdingeinstruktionen av år 1635, i vilken landshövdingarna uppmanades vinnlägga sig om att vägar och broar byggdes och underhöllos (punkt 18).[2] 1651 års landshövdingeinstruktion ger något närmare anvisningar. Det heter där bl. a. (punkt 5), att vägarna, enkannerligen allmänna vägarna och landstråken, skola rättas och göras så goda, gena och väl försedda med broar och rensas till det bästa, som de kunna göras.[3] I raden av gästgivareordningar lämnas liknande direktiv. — Av betydelse var givetvis också inrättandet

[1] Schalling 1932, s. 5 f.

[2] Styffe: Samling af Instructioner . . ., s. 201.

[3] A.a., s. 256.

av ett postväsen med reguljära förbindelser åt olika håll; ett snabbt befordrande av posten med fastställda ankomsttider var något, som förutsatte goda vägar. Postväsendet fick sin första utformning genom postordningen av år 1636 och blott få år senare fick även Norrbotten en postlinje. Närmaste anledningen härtill synes ha varit behovet av snabba förbindelser till det av kronan ledda företaget vid Nasafjäll. Sålunda uppmanade bergsamtet 1637 bergmästaren att föranstalta om upprättandet av en »gångepost» från Gävle till Piteå (och därifrån vidare till bruket).[4] Enligt Holm (1906, s. 125) skall regelbunden postförbindelse upprätthållits mellan Piteå och Stockholm år 1642, och redan följande år synes den ha utsträckts till Torneå.

I vad mån fullföljde nu de lokala myndigheterna sina överordnades intentioner? Det kanske bästa svaret härpå lämna saköreslängder och tingsprotokoll. — Redan på 1500-talet avkunnades, som jag tidigare nämnt, vid några tillfällen utslag mot bönder för »ogilla broar» eller försummad vägröjning. Från och med 1600-talet blevo dylika mål vanligare. Vid ting i Kalix 1605 fingo 5 personer böta för »ogilla broar», 1616 fingo måttsundsborna i Lule socken böta för samma försummelse, 1618 åter 2 personer från Kalix och 1619 ett par bönder från Pite socken[5], för att nu blott välja exempel från några år. Vi kunna förmoda, ehuru inte säkert påstå, att försummelserna gällde kustvägen. Full säkerhet därom få vi emellertid från 1630-talet. Vid tinget med Lule socken 1635 dömdes inte mindre än 31 personer för »ogilla broar uti allmänna landsvägen».[6] Under 1640-talet och årtiondena därefter förekommo talrika liknande mål. Vid tingen med Pite och Torne socknar 1640 t. ex. dömdes ett stort antal personer för »ogilla broar i allmänna vägen»[7], och vid de 4 kusttingen 1645 fingo sammanlagt 28 personer böta för samma sak.[8] Det betydande antalet utslag mot personer, som gjort sig skyldiga till dylik försummelse, tyder snarare på en skärpt uppsikt över väghållningen än på en nonchalantare inställning hos allmogen. — Viktiga initiativ till den förbättrade väghållningen utgingo från landshövdingeämbetet, så vitt man kan se av de fåtaliga bevarade landshövdingeskrivelserna till olika underlydande. Sålunda tillskrives 1650 en landsgevaldiger, att han skall tillhålla brofogdarna att ombe-

[4] Bergskoll. registratur 24 nov. 1637. Till Gävle fanns redan tidigare postförbindelse från Stockholm.

[5] Västerbottens handlingar 1605: 3, 1616: 13, 1618: 1 och 1619: 12, KA.

[6] Västmanlands läns domb. vol. 2, s. 334.

[7] Södermanlands läns domb. vol. 4, s. 465 och 468.

[8] Örebro läns domb. vol. 12, s. 547 ff.

sörja vägarnas isåndsättande, efter det skördetiden var över.[9] 1652 utses av K. B. en person att hålla inspektion över vägarna (och gästgiverierna), emedan dessas »förfärdigande uti Norra kontraktet (= kustsocknarna i det nuvarande Norrbottens län) långsamligen tillgår, ehuru väl esomoftast man med största flit och allvar sådant påbjudit haver».[10]

Särskilt landshövdingens båda påpekanden låter oss ana, att det rörde sig om större nybyggnadsarbeten, inte bara om det vanliga årliga vägunderhållet. Andra belägg finnas för detta förhållande. Sålunda synes vid denna tid den mer än kilometerlånga flottbron över Ersnäsfjärden ha anlagts, ett för den tiden säkerligen högst betydande arbete.

På en i Kgl. Lantmäteristyrelsens arkiv förvarad geografisk karta över Lule socken[11], tydligen uppgjord på 1640-talet (Se Enequist 1937 s. 95), är kustlandsvägen utlagd. Broar finnas markerade t. ex. över Vitån (i Råne socken) samt över Altersundet (i Lule socken), färjställen däremot vid Luleälven och Råneälven samt vid Ersnäsfjärden. Då vägen på andra ställen än just vid Ersnäsfjärden synes riktigt återgiven med avseende på färjor och broar, håller jag för troligt att tillförlitligheten är genomgående och att Ersnäsfjärden alltså på 1640-talet måst passeras på färja.

Nordberg uppger (1928, s. 281), att allmogen i Lule socken 1654 klagade hos landshövdingen med begäran att förskona bönderna i södra delen av socknen »uti deras utlagor för den långa bron vid Ersnäsfjärden, för de mäkta intet att utstå med bette bro». Tyder inte detta på att bron höll på att byggas (eller möjligen just var färdigbyggd)?

De vägarbeten, som vid denna tid, d. v. s. årtiondena kring 1600-talets mitt, varit i gång, synas ha åsyftat att göra kustlandsvägen framkomlig för hjuldon. Arbetet härpå gick emellertid långsamt. Trots ett flertal påminnelser till allmogen i Pite och Lule socknar att »reparera» vägarna i enlighet med befallningar från Hennes K. Maj:t hade det blivit »till dato av allmogen litet uti akt taget», heter det sålunda i en skrivelse från landshövdingeämbetet år 1652.[12] 1668 kunde emellertid landshövding Graan meddela i en berättelse: »Vägarna äro efter all möjlighet så lagade, att med vagn och kärror kan den resande väl framkomma, i synnerhet vid de orter, där landsvägen om sommaren brukas, men ifrån Luleå i Västerbotten, och till Ii (»Iiå») socken i Österbotten, resa alla om sommaren med båtar till sjöss, och är därför sommarvägen

[9] Landshövdingeämbetets registratur 21 aug., LAH.
[10] Landshövdingeämbetets registratur 9 april, LAH.
[11] Å/23 1[1].
[12] Landshövdingeämbetets registratur 6 juli, LAH.

elak och besynnerligen igenom Kemi socken och till en del av Ii socken. Allmogens fattigdom vid den orten haver ock mycket hindrat, att vägarna icke ännu äro så färdiga med vagnar och kärror att fortkomma, men så arbetas likväl därpå årligen så mycket det sig vid sådan obekvämlig ort göra låter. Brofogdar äro ock tillsatta, som härpå driva skola. Vad

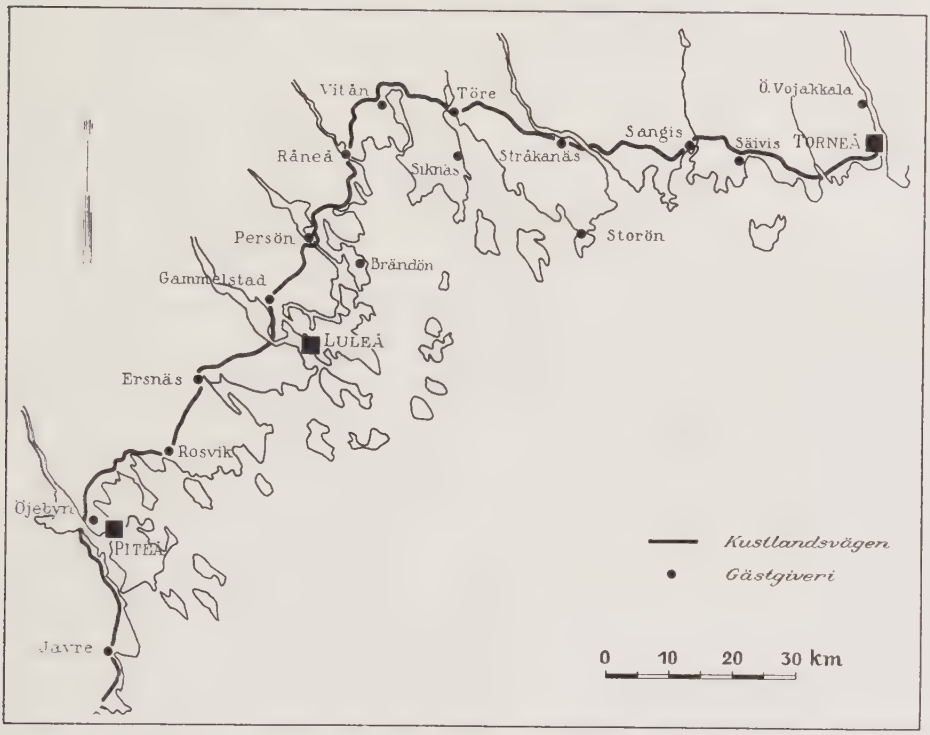



*Fig. 7. Gästgiverier inom den nedersta delen av Norrbottens kustland omkring år 1680. Observera de tre gästgiverierna längs sjöleden Luleå—Torneå!*

elaka vägar, som voro uti Öster- och Västerbotten, den tid jag blev där landshövding (1653), skola fast många veta att betyga, och uti en sådan lång och vidlyftig landsort hava allmogen icke mera kunnat hinna än som härtill skett är. Allmogen hava icke allenast haft vid några orter med stora sträcke- och landsvägar att göra, utan ock måst förbättra vägarna, som löpa till bergsorterna såsom uti Piteå, Luleå och Torneå socknar, men förspörjer ock nogsamt att uti andra Sveriges rikes provinser äro värre vägar, ehuru själva landsorterna medgiva att goda vägar

mångenstädes med ringa kostnad göras kunna».[13] Påståendet om att resenärer norrut från Luleå begagna sjövägen, bekräftas av att ännu omkring 1690 norr om Luleå gästgiverier funnos dels längs kustlandsvägen, dels också ute i själva kustbandet.[14]

Ännu långt efter 1600-talets mitt var kustlandsvägen särskilt i sina nordligaste delar mycket dålig. Åren 1689 och 1690 togos emellertid krafttag för att råda bot på detta. Vid tingen riktades, även av landshövdingen personligen, allvarliga förmaningar till allmogen i de olika kustsocknarna att snabbt sätta vägen i stånd.[15] I ett brev till K. Maj:t i december 1690 skriver landshövdingen: »Så snart marken blev torr, uppkallades allmogen på vägröjning, och blev samma gång emellan Kalix socken och Torneå stad, som är sex mil, varest man tillförne intet kunna om sommaren med vagn framkomma, vägen väl upplagad».[16]

En forskare vill, synes det mig, sätta dessa arbetens igångsättande i samband med en svår missväxt i slutet av 1680-talet; för att lindra verkningarna därav »uppskickade regeringen 2 000 t:r spannmål och erhöll allmogen arbete genom vägs upptagande ifrån Kalix och Torneå».[17] De källor, ur vilka dessa uppgifter hämtats, antyda emellertid inget om att vägbygget skulle bedrivits som något slags nödhjälpsarbete. Vägbyggnad var ju f. ö. en allmogens skyldighet, och någon ersättning härför uppbars icke. — Saken torde nog få ses i ett vidare sammanhang.

Karl XI:s nydaningsarbete i fråga om den svenska krigsmakten inbegrep uppgörande av noggranna planer för arméns uppmarsch i händelse av krig. Utarbetandet av dessa igångsattes på allvar år 1689, och de förelågo klara 7 år senare.[18] Kompanierna i Västerbottens regemente hade sina samlingsplatser längs kustlandsvägen, de nordligaste i Torneå, Kalix, Gammelstad och Öjebyn.[19] Uppmarschen till Umeå, där regementets mötesplats var, skulle ske längs kustlandsvägen, på vilkens framkomlighet därigenom stora krav kommo att ställas. Det är känt, att väg-

---

[13] Handlingar rörande Skandinaviens historia bd 31, s. 301. — Relationens ålder är icke fullt klar (a.a., s. 282).

[14] Se kartan, fig. 7.

[15] Västernorrlands läns domb. vol. 11, s. 519, 567, 570 och 601 o. a. (1689), Jämtlands läns domb. vol. 1, s. 224, 232, 236 och 245 (1690).

[16] Landsh. i Västerbottens län brev till K. Maj:t, RA.

[17] E. W. B.(ergman) 1890, s. 40. — Uppgifterna rörande missväxten och understödet, som f. ö. även innefattade 500 t:r salt till de nödställda, äro hämtade ur olika skrivelser från landshövdingen till K. Maj:t under åren 1689—90.

[18] Karl XI:s uppmarschplaner för de ständiga truppförbanden i det egentliga Sverige, s. 134 och 141.

[19] A.a., s. 205.

och transportförhållandena ägnades ett stort intresse vid arbetet på uppmarschplanerna.[20] Överensstämmelsen i tidpunkt mellan detta arbete och kustlandsvägens iståndsättande är jag därför benägen att tolka som ett direkt orsakssammanhang; jag anser m. a. o. att vägen skulle ha byggts färdig just för uppmarschernas skull, ehuru jag icke lyckats påträffa några direkta belägg härför.

Ett intresse, jämbördigt med det, som kom kustlandsvägen till del, ägnades från centrala och lokala myndigheters sida blott vägarna till de olika, särskilt kronans, bergverk, varom mera senare. Andra vägar överlämnades helt åt det privata initiativet. Dock övades i varje fall tidvis en viss uppsikt över ytterligare en grupp vägar, nämligen de s. k. kyrkovägarna.

I äldre tid övervakades strängt, att allmogen med korta mellanrum förrättade kyrkobesök.[21] Av stort intresse är den s. k. kyrkotur, som fastställdes på allmänt landsting 1681. Enligt denna ålåg det dem, som bodde på 10 mils avstånd från kyrkan, att infinna sig minst var femte söndag, dem, som bodde på 6 mils avstånd, var tredje, dem, som bodde på 4 mils avstånd, varannan söndag och dem, som bodde på 2 mils avstånd eller därunder, varje söndag.[22] Hülphers nämner (1789, s. 165), att i Råne socken liksom »annorstädes» denna ordning alltjämt följdes ännu omkring 100 år efter stadgans tillkomst.[23]

Nu skulle enligt landslagen kyrkovägarna hållas 5 alnar breda och skulle — vilket indirekt framgår av denna bestämmelse — vara landvägar. Nästan all bebyggelse låg intill vattenleder, som utgjorde de normala utfartsvägarna sommartid. Myndigheterna, närmast de kyrkliga, kunna knappast tänkas ha haft något större intresse av att påyrka, att sommarvägar över land iståndsattes, så länge befolkningen med användande av båt- och vintervägar kunde fortskaffa sig till kyrkan å fastställda tider. Svårigheter härmed måste emellertid ha uppstått under menföresperioderna vår och höst[24], och det kan därför tänkas, att kyrko-

[20] A.a., s. 134 ff.

[21] Se Linderholm 1911, s. 34 f.

[22] Hülphers 1789, s. 95.

[23] Nordberg uppger (1928, s. 451), att kyrkoturen tillämpades inom Lule socken år 1741.

[24] Vid ting med Pite socken 1699 anklagades bönderna i Sikforsen, Byn (= Älvsbyn), Korsträsk, Muskus, Vistträsk och Manjärv för att de inte hade besökt kyrkan »stora böndagen» den 28 april (gamla stilen). De urskuldade sig med att isen på Piteälven, på vilken de haft sin vinterväg, just höll på att bryta upp (Norrbottens läns domb., vol. 1, s. 577 ff.).

vägar över land krävts av denna anledning. På 1670-talet igångsattes verkligen en aktion inom Nederkalix socken med sådant syfte: initiativet synes emellertid varit helt och hållet lokalt.[25] Ehuru det är tydligt, att vissa arbeten igångsattes i anledning härav, fick aktionen knappast någon större räckvidd.

Ställdes nu från andra håll krav på ett förbättrat vägsystem? Beskrivningen av bebyggelsen har visat, att den ännu var mycket gles, att den huvudsakligen låg intill farbart vatten samt att, när detta icke var fallet, det rörde sig om små byar eller enstaka gårdar. Redogörelsen för handeln har klargjort, att varuutbytet var av liten omfattning och att varorna genomgående voro sådana, att de tålde en långvarig lagring; detta gällde även sådana slags livsmedel som fisk och smör, som nämligen genom lämplig behandling (torkning, rökning eller saltning av fisken, saltning av smöret) gjordes hållbara. Transporterna kunde alltså förläggas till de tidpunkter, då naturvägarna kunde begagnas. Det är dock givet, att en sådan lösning mången gång inte var helt frivillig utan påtvingad; en året runt användbar förbindelse över land var självklart ofta ett markerat önskemål, men antalet intressenter var för litet och resurserna för små, för att det skulle kunnat förverkligas.

Här skall nu med ett antal exempel från olika delar av kustlandet och skilda tidpunkter visas, hur vägförhållandena gestaltade sig i praktiken.

Även byar, som låga intill obetydliga vattendrag eller grunda fjärdar, begagnade dessa som utfartsvägar. I Pitebygden bestod 1673 sjulsmarks- och porsnäsbornas »kyrko- och farväg» till en del av Alteråns

---

[25] 1675 klagade kyrkoherden i församlingen ävensom en befallningsman över att Gammelgårdens, Rians, Börjelsbyns och Bondersbyns gemensamma kyrkoväg längs Kalixälven låg »alldeles ofärdig och broarna helt söndriga, så att man inte kan därsammastädes utan största livsfara framkomma, i synnerhet om vår och andra tider, då menföret är, och folket icke slipper varken med båt till sjöss utför älven, ej heller åkandes med släde...». Till allmogen i socknen riktades nu en allvarlig admonition att iståndsätta kyrko-, tings- och kvarnvägar, så att intet hinder förelåg för kyrkoherden att resa omkring och besöka de sjuka. (Gävleborgs läns domb. vol. 23, s. 810). Motiveringen var alltså icke främst undanröjande av hinder för allmogens regelbundna kyrkobesök.

Vid 2 något senare tillfällen (1685 och 1692) ålades innanbäcks- och pålängsborna strängeligen att »reparera» de senares kyrkoväg. (Västmanlands läns domb. vol. 6, s. 736 och Västerbottens läns domb. vol. 3, s. 483.) På grund av den långa sjövägen mellan Påläng och Kalix är det troligt, att landvägen begagnades även då sjöfarten var obehindrad, alltså inte bara under menföresperioderna.

nedersta lopp.[26] Lillpiteborna färdades till stad och kyrka utför Lillpiteälven; genom överenskommelser av år 1652 och 1667 hade roknäs- och sjulnäsbor förbundit sig att inte med sina fiskeredskap tillstänga denna farled, vilket de dock icke aktade för rov att vid skilda tillfällen överträda.[27] I Lule socken hade bönderna i Skatamark och byarna runt Persöfjärden sin utfartsväg genom Altersundet, som enligt träffade överenskommelser ej heller fick igenstängas med fiskeredskap.[28] Aleån utgjorde enligt ett tingsprotokoll från 1701 farled för byborna i Alvik.[29] Korpikåborna begagnade vid samma tid Korpikån-Sangisån som utfartsväg[30]; sannolikt är väl dock, att de även haft en genare och kanske mera använd väg till Kalix över land. Och slutligen kan nämnas, att en bonde från Armasjärvi i nuv. Hietaniemi med understöd av sina grannar i byn år 1706 anklagade en bonde i Niemis, för det denne »sålunda inrättat och byggt sin kvarndamm i Armasjoki älv, att de resande därigenom med håpar (= båtar) ej allenast med största möda, ja ock ibland intet slippa fram . . .».[31]

Att vattenvägarna för det stora flertalet byar utgjorde de viktigaste sommarvägarna, utesluter inte, att även landvägar funnos. På en karta från år 1671 över Lule socken[32] finnas sådana utsatta till nästan varje by; att det fanns en verklighet bakom dessa beteckningar framgår av att i flertalet fall vägarna på kartan ha en liknande sträckning, som senare tiders utfartsvägar från byarna bevisligen ha haft. För närmare kännedom om beskaffenheten och betydelsen av dessa byvägar hämta vi åter upplysningar ur domböckerna. Bensby- och björsbybor i Nederlule socken skulle år 1730 börja bygga en bro över Rutvikssundet, där de under menförestider hade sin kyrkoväg.[33] Vid diskussion 1676 om morjärvsborna skulle höra till Neder- eller Överkalix socken intygades det, att man från dessa byar kunde »framkomma landvägen, både gåen-

[26] Västerbottens läns domb., vol. 1, s. 567.

[27] Se t. ex. Västernorrlands läns domb., vol. 1, s. 358 (år 1680), Västerbottens läns domb., vol. 2, s. 418 f. (1691), Norrbottens läns domb., vol. 4, s. 64 f. (1710). 1712 ingicks en ny överenskommelse mellan kontrahenterna (Norrbottens läns domb., vol. 5, Pitetinget 6 febr.), men även mot denna förekommo överträdelser (Pite tingslags originaldombok 11 maj 1725, LAH).

[28] Norrbottens läns domb., vol. 2, s. 49 (1701) och vol. 10, Luletinget d. 13 mars 1729. Jfr Norrbottens läns domb. 19 april 1749 och 13 jan. 1768. — Båtleden skulle lämnas fri till 12 alnars bredd.

[29] Norrbottens läns domb., vol. 2, s. 579.

[30] Västerbottens läns domb., vol. 11, s. 678 f. (år 1703).

[31] Norrbottens läns domb., vol. 3, s. 386 f.

[32] Å/23 $1^3$, LA.

[33] Norrbottens läns domb., vol. 11, Luletinget 5 mars 1730.

och ridandes», till Kalix, men till Överkalix »är dem omöjligt om höst och vår uti menföret framkomma».[34] Dessa båda notiser visa liksom det tidigare relaterade målet om utfartsvägen från Gammelgården, Rian, Börjelsbyn och Bondersbyn, att landvägarna huvudsakligen användes under menföresperioderna; under den egentliga sommaren däremot begagnades vattenvägen. Detta gäller givetvis inte för de byar, som låga på något avstånd från farbart vatten. Men utfartsvägen var i sådana fall mycket primitiv. De varandra närbelägna byarna Korsträsk, Muskus, Manjärv och Vistträsk i nuv. Älvsby socken hade visserligen 1732 inte mindre än trenne utfartsvägar, men ingen av dem var i »försvarligt stånd».[35] — Mycket betecknande för vägväsendets låga standard var, att en så stor och kyrkplatsen närbelägen by som Sunderbyn ännu 1730 icke ens hade en kärrväg till kyrkan; där vägen gick över starkt sumpig mark fanns »anlagt så kallade gångspänger på de ställen, som värst äro att komma över».[36] Det dröjde t. o. m. åtskillig tid efter de båda nystädernas grundande, innan de försågos med landsvägsförbindelse till kustlandsvägen. Piteå stad, som flyttats 1666, skulle enligt resolution av år 1675 få en landsväg mellan nya och gamla staden bruten av bönderna.[37] Men så sent som 1704 klagade borgmästaren över att Pitebönderna ännu icke lagat »riktig landsväg mellan staden och Öjebyn».[38] — Redan 1652 fick en landsgevaldiger i uppdrag se till att allmogen byggde en ny väg till det 1649 flyttade Luleå.[39] Denna synes icke ha blivit fullt färdig förrän några år in på 1700-talet.[40]

Minst lika viktiga som vattenvägarna och lika utmärkande för det norrbottniska vägväsendet i äldre tid voro de speciella vintervägarna. Till dessa blir det anledning återkomma i senare sammanhang.

Näringslivet i gemen ställde ännu synnerligen små krav på vägväsendet och var praktiskt taget helt tillgodosett med de vägar, som naturen från början ställt till förfogande. Bergshanteringen utgjorde emellertid ett undantag härifrån. För det första rörde det sig om en drift i efter dåtida mått tämligen stor skala och med betydande transpor-

[34] Gävleborgs läns domb., vol. 24, s. 700 ff.
[35] Norrbottens läns domb., vol. 14, Pitetinget 26 okt.
[36] Norrbottens läns domb., vol. 11, Luletinget 5 mars.
[37] Städers acta, n:r 53, RA.
[38] Västernorrlands läns domb., vol. 22, s. 774 ff.
[39] Landshövdingeämbetets registratur 24 juni, LAH.
[40] Se Steckzén och Wennerström 1921, I, s. 184 f.

ter. För det andra var det synnerligen önskvärt såväl för transporternas skull som inte minst för kontakten mellan bruket och dess ledning, att förbindelse kunde upprätthållas året om. För det tredje lågo gruvorna i flertalet fall icke invid farbara vatten, varigenom kravet på sommarlandvägar starkt ökades.

Gruvorna vid Nasafjäll hade redan genom det betydande avståndet från den norrbottniska kusten ett synnerligen ogynnsamt läge. Men dessutom voro de älvar, som närmast kunnat komma i fråga som transportleder, föga lämpade härför. Ovanför och nedanför sjökedjorna voro de nämligen långa sträckor alldeles ofarbara, en erfarenhet, som en 1638 företagen »rannsakning» av älvarna också gav.[41] Det visade sig därför nödvändigt att förbinda de farbara delarna av vattendragen med landvägar. Eftersom det var staten, som var företagaren, kunde allmogens tjänster därvid tas i anspråk.

Det var ur många synpunkter rätt naturligt, att Piteå valdes till utgångspunkt för bruksvägen. Därifrån gick ju av gammalt huvudförbindelsen mot Pite lappmark, och avståndet från Nasafjäll till kusten var på denna led minst. — När arbetet på Pitevägen igångsattes går knappast att fastställa på året. I ett memorial för bergs- och lappfogden Olof Jonsson, utfärdat redan på hösten 1635, ålades han tillse, att allmogen i Pite, Skellefte och Lule socknar röjde och vidmakthöll väg till bruket[42]; men ännu 3 år senare torde arbetet knappast kommit i gång, eftersom man då nyss hade företagit en »rannsakning» av möjliga vägar (se ovan). 1641 uppgåvo emellertid pitebönderna, att de nedlagt mycken flit på vägen[43], och året därpå meddelade landshövding Krusebjörn (Kruse), att lulebönderna »hava kostat över 2 000 rdr uppå den vägen åt Gråträsk».[44] Arbetet var alltså då i gång och t. o. m. i tämligen stor skala.

Redan vid denna tidpunkt infunno sig emellertid tvivel på att vägen någonsin skulle kunna färdigställas. »Jag vet intet hur den vägen nu skall hållas vid makt, ty allmogen är utfattigare än någon människa kan tro», skrev landshövdingen i sitt tidigare citerade brev. Vid landstinget i oktober 1642 överlade han med allmogen inom norra prosteriet, d. v. s. kustsocknarna inom nuvarande Norrbottens län, om åtgärder för att få bruksvägen upp till lappmarksgränsen färdig. Piteborna åtogo sig därvid ombesörja detta mot att de erhöllo ersättning av de andra

[41] Brev och suppl. till bergskoll. 1638, s. 284.
[42] Kammarkollegii registratur 8 okt. 1635.
[43] Brev och suppl. till bergskoll. 1641: II, brev av den 6 sept.
[44] Brev och suppl. till bergskoll. 1642: I, s. 99.

socknarna. Vid samma tillfälle beviljades skellefteborna liknande ersättning från det södra prosteriet för den stora omkostnaden »på vägen mellan Skellefteå och Avaviken».[45] En ny väg höll alltså på att brytas till Nasafjäll och skälet härtill uppgavs vara önskvärdheten att försörja silverbruket med proviant såväl sommar som vinter; den dittills nyttjade vägen från Piteå var nämligen alltjämt i mycket dåligt stånd och medgav inte detta.[46] Den nya vägens förtjänster prisades av bergmästaren i ett brev från följande år: den var mycket genare och bekvämare än Pitevägen, gick mest över fasta hedar »undantagandes några berg och myrar, och är väl möjligt att den kan göras en vagnsväg, dock med stor bekostnad, men på Piteåvägen är det fast alldeles omöjligt . . .».[47] Han begärde nu, att den nya vägen »måtte bliva förordnad till rätta huvudvägen åt bruket». Denna framställan villfors i ett bekant brev av år 1646, i vilket stora förmåner beviljades dem, som ville slå sig ned efter Skellefteå-vägen. Brevet slutade med en uppmaning till landshövding och befallningsman, »att sträng uppsikt därpå hava, att ingen sig må fördrista någon annan väg upp till mera bemälda Piteå silverbruk att färdas och resa än allena denna Skellefteåvägen».[48]

Alla mödor, som nedlades på Skellefteå-vägen, synas även de dock ha varit tämligen gagnlösa. De delar av den, som kunnat uppspåras i terrängen, kunna svårligen få någon att tro, att den blivit framkomlig för hjuldon. Och sedan bruket ödelagts, förföll den snabbt i brist på underhåll. En resenär, som färdades efter den 1660, fann den redan »vara besvärlig, i det han uti denna tiden intet har kunnat väl repareras». Landet var enligt hans uppfattning dock sådant, att »goda landsvägar stodo till att inrätta, om allenast mera arbete därpå användes».[49]

Bergverksanläggningarna i Lule lappmark hade ett läge som i mångt och mycket påminde om Nasafjälls: avståndet till kusten var högst betydande, den c:a 6 mil från gruvorna (vid Kedkevare och Alka-

[45] Strödda domböcker, protokoll m. m. från landstingen i Norrland, RA. — I Krusebjörns flera gånger nämnda brev av den 30 juli 1642 skriver han, att han »är i verket att förfärdiga en kärrväg ifrån Saltsjön till Storavan att låta passation om sommaren». Bromé tar för givet (s. 160), att han härmed avser vägen från Skellefteå, vilket väl inte av brevet är alldeles klart; det är dock sannolikt med tanke på att det vid landstinget uppgavs, att mycket arbete redan nedlagts på en sådan väg.

[46] Brev och suppl. till bergskoll. 1642: I, s. 131.

[47] Brev och suppl. till bergskoll. 1643: I, s. 124.

[48] Riksregistraturet 26 april.

[49] Brev och suppl. till bergskoll. 1660: I, s. 76.

vare) belägna hyttan (vid Kvikkjokk) låg vid övre ändan av en lång sjökedja, nedanför vilken ett ofarbart älvlopp vidtog. Men sedan upphör likheten, då Luleälvens nedre lopp nämligen erbjöd en förstklassig båtled.

1660 utsändes en kommission med uppdrag att bl. a. undersöka möjligheterna att göra »en god farväg» till det planerade silverbruket.[50] Den fann, att ridväg skulle kunna åstadkommas från gruvorna till Kvikkjokk, liksom även därifrån längs sjöarna till Jokkmokk och vidare till Storbacken och Luleå stad. Betydelsen av den långa sjökedjan och Luleälvens segelbara nedre lopp underströks.[51] Bergskollegiet anmodade i anledning av den avgivna berättelsen i april 1661 landshövdingen se till, att en väg upprödjdes till bruket[52], och ungefär samtidigt påpekade bergmästaren vikten av en landväg mellan Luleå och Storbacken, användbar under tider av menföre.[53] Vägbyggnadsskyldighetens fördelning klargjordes i dec. 1662: mellan Luleå och Storbacken skulle kustbönderna bygga och underhålla vägen, därovanför de bruket tilldelade knektarna.[54] — På den del av sommarvägen, som låg inom lappmarken, nedlades redan under 1660-talets första år åtskilligt arbete[55], men så vitt jag kunnat finna endast å de ställen, där båtfart icke var möjlig, d. v. s. från Storbacken till Purkijaur samt över några mårkor.[56] På den planerade landvägen längs Luleälvens lopp genom kustlandet hade något arbete knappast nedlagts ännu i mars 1667, eftersom allmogen då vid tinget lovade att »nästkommande sommar vilja begynna därpå att arbeta».[57] Det finnes ingenting, som tyder på att detta arbete någonsin kommit i gång. Vägen till Kvikkjokk blev därför aldrig annat än en kombinerad vatten- och landväg; med säkerhet blev f. ö. aldrig vägen mellan Storbacken och Purkijaur eller över mårkorna farbar för hjuldon.[58]

[50] Bergskollegii registratur 30 juni 1660.

[51] Brev och suppl. till bergskoll. 1660: I, s. 90.

[52] Bergskoll. registratur 15 april 1661.

[53] Brev och suppl. till bergskoll. 1661: I, s. 61. — Begäran härom upprepades 1662 (Brev och suppl. till bergskoll. 1662: I, s. 125).

[54] Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—1685, II. Bergskoll. arkiv.

[55] Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—1685, I och II.

[56] En mårka är edet mellan tvenne sjöar eller landpassagen förbi en fors. T. o. m. de många km. långa sträckorna över land å Nasafjällsvägen från Piteå (såsom mellan Kikkejaure och Långträsket samt mellan sistnämnda sjö och Storavan) kallas i äldre handlingar mårkor (1702 års bergmästarrelation, LBA).

[57] Gävleborgs läns domb., vol. 16, Luletinget 11 mars.

[58] En uppgift i 1746 års bergmästarerelation (Bergskoll. arkiv), att »det skall

Kengisverken hade ur kommunikationssynpunkt ett avgjort gynnsammare läge än de båda tidigare nämnda anläggningarna genom att de låg intill eller på tämligen obetydligt avstånd från ett farbart vattendrag, Torneälven. Mellan Svappavaara och mynningen hade Torneälven endast en fors, som var alldeles ofarbar, Kengisforsen, men därutöver åtskilliga, som hindrade fart med större båtar än de vanliga forsbåtarna.

Några större arbeten på kommunikationernas förbättrande nedlades knappast, innan bröderna Momma började ta del i driften. Visserligen hade landshövdingen vid landsting 1650 befriat övertorneborna från arbete på kustlandsvägen mot att de gjorde »en fullkomlig vagnsväg från järnbruket och till Nedertorneå»[59], men något vägarbete kom knappast igång då.

I ett brev till Axel Oxenstierna 1654 utvecklade Abraham Momma sina planer på bergshanteringens ordnande inom Torne lappmark. Transportmetoder, som torde varit vanliga i hans holländska hemland, skulle komma till användning: Torneälven skulle göras segelbar för båtar, som lastade 3 à 4 ton, och en bekväm landsväg skulle byggas längs älven, så att man skulle kunna dra båtarna uppför strömmen.[60] Det var nu metoder, som kunde lämpa sig i det jämna Holland, men i Norrbotten med dess strida älvar och kuperade terräng passade de sämre. Redan älvrensningen stötte på för den tiden oöverstigliga svårigheter. I nu tyvärr starkt fragmentariska redogörelser för kostnader i samband med bruksdriften fram till år 1660[61] upptas betydande belopp, som nedlagts på rensningar i Torneälven, men trots de stora arbetena härpå lyckades man inte bringa älven i det skick, som Momma hade avsett. 1674 års bergmästarrelation (LBA) uppger, att mångenstädes blott små tiobördingar kunde användas med en största last av inemot 400 kg. koppar eller järn. — Icke heller vägarbetena kunde fullföljas till önskat resultat. Från Svappavaara gruvor byggdes en kärrväg förbi den närbelägna hyttan till Luongasjärvi (enligt en uppgift ända fram till Torneälven[62]), och från Masugnsbyn en likaledes för hjuldon användbar väg

väl vid den tid silververket varit i gång icke allenast ordentlig väg varit inrättad över dessa större skeden (= mårkor) ... utan ock en god landväg varit i bruk ifrån Jokkmokk ned till Luleå» torde icke kunna tillmätas någon större beviskraft.

[59] Strödda domböcker. Protokoll m. m. från landstingen i Norrland, RA.

[60] Sondén 1911, s. 153.

[61] Momma-Reenstierna-saml., vol. 69, RA.

[62] I utdrag ur en relation för år 1657 i Momma-Reenstierna-saml. vol. 71. Uppgifterna om vägbyggnaderna äro f. ö. hämtade ur den ovan nämnda redogörelsen i samlingens vol. 69, samt ur ett memorial av år 1661 för en person vid namn Olof Larsson, i vol. 70.

fram till älven. Från den senare vägens ändpunkt vid älven byggdes en för hästar framkomlig väg ända ned till Juoxengi, så att man nu kunde på åtskilliga ställen dra båtarna uppför älven. Man synes vidare ha byggt en väg av säkerligen enkel beskaffenhet över land mellan Svappavaara och Masugnsbyn.[63] Slutligen byggdes förbi någon, eller förmodligen några, av forsarna i det nedersta loppet »landsväg, så att man den tiden, när som ingen densamma forsen varken upp eller utför komma kan, med häst och vagn framköra kan». — Någon sammanhängande landväg från Torneå till Kengis och gruvorna kom däremot icke till stånd.

Det må slutligen nämnas, att även så små företag som skärpningarna vid Pirttivaara och Pahtavaara gåvo upphov till vägbyggen.[64] Bl. a. byggdes en »skön bro . . ., till hästars och vagnars överförande ganska kapabel och nyttig».[65] Ännu på 1760-talet lågo i myrarna kavelbroar längs bruksvägen nästan helt oförändrade.[66]

Det kan tyckas, att jag väl länge uppehållit mig vid dessa olika bruksvägar, av vilka ingen enda bragtes till det skick, som ursprungligen var avsett. Men just häri, de otillräckliga tekniska och ekonomiska resurserna, ligger en karakteristik av den tidens vägväsende. Man blev nödsakad anpassa sig efter naturförhållandena. Transportvägarna blevo liksom sedan uråldrig tid vinter- och vattenvägar.

Helt betydelselösa för framtiden blevo dock icke alla dessa ofullbordade bruksvägar. Flera av dem begagnades till långt fram i tiden; det gäller t. ex. om delar av Pitevägen till Nasafjäll. De utgjorde vidare spridningslinjer för bebyggelsen och sträcka därigenom sina verkningar ända fram till våra dagar.

---

[63] »Emellan bruken i skogen(?) haver man ock mångenstädes stora omkostningar gjort med väghuggningar och synnerligen med många broar.» I 1748 års bergmästarrelation (Bergskoll. arkiv) uppges, att ifrån »Junosuando (= Masugnsbyn) till Svappavaara är en försvarlig bruksväg i forna tider inrättad». Vägen är numera helt okänd bland befolkningen.

[64] Brev och suppl. till bergskoll. 1662: I, s. 39.

[65] Städernas skrivelser och besvär, nr 124 (Torneå). Relation av 22 okt. 1663.

[66] 1768 års bergmästarerelation, LBA.

## Närmare redogörelse för viktigare vägar.

*Kustlandsvägen.* Från och med 1640-talet ge oss geometriska[1] och geografiska kartor goda möjligheter att rekonstruera kustlandsvägens förlopp i stora drag, där den gick över inägomark t. o. m. i detalj. Kartorna kompletteras av andra källor, varav må nämnas gästgiveriförteckningar[2] (de första från ungefär samma tid som de äldsta kartorna), Gripenhielms välkända »Itinerarium eller Wägebok . . .»[3] samt resebeskrivningar.

Då det inte finns något, som tyder på att kustlandsvägen gått på annat sätt under 1600-talet än vid mitten av 1700-talet, hänvisas till Pl. IV och V.

Kustlandsvägen gick från den nuvarande länsgränsen i söder över Jävre, Hortlax och Bergsvikens byar, till att börja med i ganska starkt kuperad terräng, men senare inom ett utpräglat slättland.[4] Piteälven passerades genom färjning från den norr om Bergsviken utskjutande udden till landet mitt emot, varpå vägen gick upp till Öjebyn. — Flera skäl funnos till att denna sträckning föredragits framför en över Pitholmen. Genom att gå på västra sidan om Pitfjärdarna tangerade vägen flera av Pitbygdens största byar; på Pitholmen låg en enda by. Blott ett färjställe erfordrades; i den andra sträckningen hade flera behövts, eventuellt i anläggning dyrbara broar. Det må också påpekas, att kustlandsvägen är äldre än Pite nya stad, vars läge därför icke kan ha influerat på dess sträckning.

Mellan Öjebyn och Ersnäs avvek vägen ganska obetydligt från den kustlandsväg, som alltjämt är i bruk.[5] Ersnäsfjärden, då ännu mer än kilometerbred ovanför Ersnäs by, passerades efter 1650-talets början med en flottbro (se s. 90), som låg mer än 1 km. ovanför den nuvarande. Från Antnäs gick vägen över Alterberget till Gäddvik. Där passerades den sammanträngda Luleälven, varefter vägen gick över jämna sandhedar nära Gammelstadsfjärden till Gammelstad. Norr därom gjorde den flera vida bågar över olika bergshöjder fram till Persön; Altersundet

[1] I de geometriska jordeböckerna Å 1 och 2, LA.

[2] I verifikationer till landsböckerna, KA.

[3] Westinska saml. nr 1016, UUB.

[4] En god överblick av vägens sträckning genom (den gamla) Pite socken ger en geografisk karta från 1600-talets mitt (Å/27 $1^1$, LA).

[5] Översikter över kustvägens sträckning genom Nederlule och Råne socknar ge 2 geografiska kartor, den ena från 1640-talet (Å/23 $1^1$, LA), den andra från 1671 (Å/23 $1^3$, LA).

hade därunder passerats med en bro på det smalaste stället. Så gick vägen till Rånbyn i en stor slinga över Sundom och Mjöfjärden. Råneälven passerades med färja omkring 1 km. nedanför Andholmen vid ett ställe, där den hunnit lugna sig efter sina sista forsar.[6] Det då betydligt vidsträcktare fjärdkomplexet norr om en rak linje mellan Rånbyn och Töre kringgicks helt.[7]

Från Töre gick vägen i stort som den nuvarande, men passerade den tämligen höga Klinten.[8] Färjställe fanns vid Kalix; norr därom gick vägen ungefär som den nuvarande till Sangis, där åter ett färjställe var beläget. Den återstående vägsträckan till Torneå tangerade alla kustbyarna (Säivis, Nikkala, Vuono och Haparanda) och ägde inte mindre än tre färjställen, nämligen vid Nikkala, Vuono och Torneå.[9] Vägen gick blott korta sträckor som den nuvarande.

Kustlandsvägen följdes vintertid endast bitvis. — På de talrika lantmäterikartorna från tiden före 1730 är vintervägen blott i undantagsfall karterad och då alltid korta sträckor. Även i övrigt finnas endast sporadiska uppgifter om hur den gått. En sammanställning av dessa uppgifter av olika slag skall här lämnas. (Se även Pl. IV och V.)

Vintervägen genom kustlandet följde förmodligen sommarvägen från länsgränsen till Jävre by. Därefter tog den emellertid enligt en uppgift från år 1703 av mot väster och gick via Jävreträsken till Hortlax, varigenom vägen förkortades med ett par km.[10] Norr om Öjebyn gick vintervägen enligt lantmäterikartor från 1695—1701[11], i likhet med vad

---

[6] Färjställets läge framgår tydligt av den geometriska kartan över Rånbyn, upprättad 1645 (Å 1: 86, LA).

[7] Den geografiska kartan Å/23 $1^3$ av år 1671, som f. ö. förefaller mycket tillförlitlig (jfr Enequists diskussion av den, 1937, s. 95 ff.), visar märkligt nog vägen gående söder om Dynträsket. Detta måste vara felaktigt. Inte bara terrängförhållandena tala mycket bestämt däremot utan också andra kartor. Bl. a. visa tvenne kartor från samma tid (Å/29 $188^1$ av år 1665 och Å/22 $1^1$, sannolikt från år 1671, båda i LA), att vägen då haft samma sträckning som vid 1800-talets början.

[8] En översikt över kustvägens sträckning inom Nederkalix och Nedertorne socknar ger den geografiska kartan Å/22 $1^1$, LA.

[9] Kompletterande upplysningar över vägsträckningen inom Nedertorne socken lämnas av de geometriska kartorna (Å/2: 64—67), som bland annat visa, att färjstället vid Nikkala låg på praktiskt taget samma ställe som den nuvarande bron.

[10] Uppgiften om vägsträckningen lämnas i en bilaga till en skrivelse av den 25 mars 1703 från landshövdingen i Västerbottens län till kanslikollegium. Vägförkortningen uppges, tydligen i tendentiöst syfte, till »emot en halv mil». — På Pl. IV finnes denna väg utlagd på samma sätt som en vinterväg under 1800-talet gick.

[11] Pite sn nr 2 och 15, NLA.

som senare var fallet, öster om landsvägen över den nu torrlagda Prästavan, Öjebyviken och inre delen av Bodnäsviken till Bodnäset och därifrån rakt över Bärtnäsfjärden till Kopparnäs.

För Nederlule socken ha inga mera detaljerade uppgifter äldre än från 1730-talet påträffats om vintervägens sträckning. Att den dessförinnan gick över Ersnäs, Gammelstad och Persön, framgår emellertid av en resedagbok från år 1679 ävensom av andra uppgifter.[12] För vägens sträckning inom Råne och Nederkalix finnas intressanta uppgifter i nämnda resedagbok som förmodligen uppgjorts av någon brukstjänsteman vid Kengis. Resan företogs under de första dagarna av maj (gamla stilen, enligt den nya i mitten av månaden) och gick från Kalix över Siknäs och Jämtön till Råneå, d. v. s. långt söder om landsvägen; att den företogs på snöföret framgår av uppgifter om reparation av slädar i samband med resan. Nu är att märka, att vid denna tid tvenne olika vägar sommartid alltjämt begagnades för resor mot Torneå, nämligen dels sjövägen, dels den icke helt iståndsatta kustlandsvägen. Detta framgår bl. a. av att längs båda stråken gästgivare funnos tillsatta. En motsvarighet till dessa dubbla sommarvägar under 1600-talets senare hälft synes alltså ha funnits på vintern; man torde nämligen kunna ta för givet, att även en vinterväg över Vitån begagnats.[13] Vilken, som är äldst av de båda vägarna, är omöjligt att avgöra; förmodligen ha bada använts sedan långliga tider (jfr även s. 66). Inte heller kan det avgöras vilken som var viktigast. Resan företogs under maj, när snötillgången förmodligen började bli dålig, men isarna alltjämt voro farbara: det kan alltså varit speciella förhållanden, som kom resenären att välja den yttre vägen. — Ytterligare uppgifter om vintervägen över Jämtön och Siknäs stå att få i ett par tingsprotokoll från 1700-talets första årtionden. 1706 besvärade sig en postinspektör över att 18 lulebönder, som fört kronospannmål till Torneå »hava sig understått att resa över Jämtöskogen åt Siknäs by, vilken väg likväl är förbjuden och igenhuggen av orsak, att den ordinarie landsvägen måtte hållas för postens riktiga gång».[14] De svarande urskuldade sig med att inte ha känt till förbudet,

[12] Dagboken har karaktär av specificerad räkning och ingår i Momma-Reenstierna-saml., vol. 75 (RA). — 1710 anklagade landskamreraren några persöbor, »som sönderkört dess frus släde emellan Lule Gammelstad och Persön, sist som han reste norrut till Torneå» (Norrbottens läns domb., vol. 4, s. 63).

[13] Som stöd härför må anföras, att de nordligaste kompanierna i Västerbottens regemente, »som intet väl på andra tider än i februari och mars månad kan uppbådas», hade sin uppmarschväg över Kalix, Töre, Vitån till Råneå (Karl XI:s uppmarschplaner för de ständiga truppförbanden i det egentliga Sverige, s. 205 f.).

[14] Norrbottens läns domb., vol. 3, s. 67 f.

en okunnighet som rätten f. ö. delade, samt att åtskilliga före dem rest samma väg. Den var alltså tämligen livligt trafikerad, kanske mera än den nordligare vägen; ty postinspektörens klagan torde varit föranledd av de trafikbesvär, som uppstått genom att huvudvägen inte var regelbundet uppkörd. — Tydligen åsyftades denna yttre väg till Kalix i ett mål vid Kalixtinget 1721.[15] En pålängsbo anklagade månsby- och stråkanäsborna för att inte ha »stickat» kyrkovägen, tydligen från Pålänge; svarandena frikändes »så vida här var allmänt förbud, att ingen måtte understå sig sticka någon vinterväg». Förbudet mot att trafikera vägen över Jämtön, Siknäs och Pålänge gällde tydligen alltjämt.

Från Kalix gick intervägen enligt en uppgift från år 1714 över Vånafjärden till Sangis[16], och därifrån färdades man sedan i icke närmare känd sträckning över Säivis och Nikkala till Torneå.[17]

*Lappmarksvägarna.* Vid 1600-talets början verkställdes en koncentration av lappmarkshandeln till ett fåtal nyupprättade marknadsplatser. Detta måste ha lett till en viss omläggning och stabilisering av färdvägarna vintertid till lappmarkerna, något, som jag dock inte påträffat uppgifter om i källorna. De första mera direkta upplysningarna om vägarna till lappmarkerna lämnas nämligen först i samband med uppkomsten av bergshantering där.

Pite lappmark. De vägar, som här framförallt skola diskuteras, äro förbindelserna mot Nasafjäll. — Bromé, författaren till ett stort arbete om Nasafjäll, har inte företagit några egentliga undersökningar rörande vägarna dit, men uttrycker på ett par ställen förmodanden om deras sträckning. Sålunda antar han (s. 150 f.), att Pitevägen »av allt att döma gick över Kalamark, Byske, Långträsk, Åheden och upp till nedre ändan av Gråträsket» samt att Skellefteåvägen gått »från Avaviken över Arvidsjaur och Jörn ner till Skellefteå», antaganden, som den följande framställningen skall visa vara helt felaktiga.

För att kunna rekonstruera sommarvägarna till Nasafjäll har det varit nödvändigt att utnyttja möjligheter av skilda slag: äldre källor såsom bergverkshandlingar, beskrivningar av olika slag, lantmäterikartor; vidare bevarade rester efter

[15] Norrbottens läns domb., vol. 8 s. 26 f. — Vägen har utlagts på Pl. V huvudsakligen med ledning av ortsbefolkningens uppgifter om senare genomfartsvägar i trakten.

[16] Norrbottens läns domb., vol. 6, Nederkalixtinget 26 febr.

[17] Över dessa byar färdades sålunda förf. till den ovan nämnda resedagboken.

vägarna; slutligen uppgifter, som befolkningen kunnat lämna. Vintervägarna till bruket kunna däremot inte rekonstrueras annat än till sina huvuddrag. Spåren efter dem i terrängen ha snabbt försvunnit. Vid karteringar ha vintervägarna rönt det vanliga ödet att utelämnas.

Den viktigaste källan för kännedomen om sommarvägen från Piteå utgöres av en karta från år 1640 över »den landsorten och väg, som är i Piteå lappmark emellan silverbruket och Piteå stad».[18] Den är visserligen i rätt liten skala och behäftad med betydande fel, men ger dock goda möjligheter till rekonstruktion av vägen, eftersom hydrografien går att identifiera. Kartan åtföljes dessutom av en förklarande text med ortsuppgifter. — Vägen kan på kartan följas över Lillpite, Keupan, Ersträsk, Gråträsk, Sikträsket, Arvidsjaure, V. Kikkejaure, Svanvik (en vik på västra sidan av sistnämnda sjö, går alltjämt under samma namn bland ortsbefolkningen), Långträsket, Storboden (vid Storbodfjärden), Storavan, Kasker, Uddjaur, Hornavan, mårkorna över till Sädvajaure, Silbojokk.

Bekräftelse på denna sträckning och förtydligande av den lämnas av följande akter och kartor. I 1702 års bergmästarerelation (LBA) lämnas en kortfattad redogörelse för »gamla bruksvägen». Avståndsuppgifter, som bifogas, utgöra ett viktigt komplement. — I ett brev daterat den 29 febr. 1640 gav bergsamtet bergmästaren i uppdrag att låta uppsätta vilstugor vid Lövmokk, Vaxnäs, Kasker, Storboden, Svanvik och »Arvidsjärv», varmed säkerligen avses sjön Arvidsjaure. På en karta av år 1755 över rågången mellan Lillpite och Roknäs byar (Pite sn nr 67 NLA) finnes »bruksvägen» utsatt omedelbart norr om Rokåns stora krök några km. väster om Lillpite. Slutligen är på en karta av år 1796—97 över Lillpite bys skog (Pite sn nr 152, NLA) »bruksvägen» markerad på kortare sträckor sydväst om de s. k. Snöbergen.[19]

De nu nämnda källorna ge blott i grova drag vägens sträckning. Som jag redan nämnt, finnas emellertid på många ställen rester efter vägen bevarade, och genom att spåra upp sådana, har det blivit möjligt att lämna en detaljerad bild av hur vägen gått. Framförallt utgöras resterna av kavelbroar, som alltjämt ligga kvar i myrarna. De spår, som enligt ortsbefolkningens uppgifter[20] finnas kvar efter vägen, upptas i den följande förteckningen (som börjar österifrån).

---

[18] Tomt- och situationskartor, Norrbottens län, nr 4, Kommerskoll. gruvkartekontor. Denna karta förmodar Bromé vara försvunnen, men den har sedermera kommit till rätta. Kartan omnämnes av Ahnlund i hans inledning till Tresks lappmarkskartor (s. 17 not 1).

[19] På en sammanställningskarta från 1790-talets slut över dåvarande Pite sockens nedre del (Pite sn nr 158, NLA) finnes vägen likaledes markerad på en kort sträcka sydväst om Snöbergen.

[20] Följande sagesmän ha lämnat viktigare upplysningar om rester efter vägen: K. A. Nilsson, Sjulnäs, Anders Svenskman och Bertil Öhman, Ytterstfors, Albert Öhlund, Åträsk, J. E. Johansson, Keupan, E. W. Lidman, Kilberg, Aug. Bergdahl, Ersträsk, K. P. Lundström, Koler, Frans Olofsson, Huvåsen, Anders Holmström, Björkliden, Elis Granberg, Gråträsk, K. E. Sundquist, Pjesker, Elis Wikberg, Arvidsjaur, Hjalmar Marklund, Granlunda, Jonas Andersson, Timmerheden och Helmer Wikman, Norrmalm. — Jag har på många ställen själv följt vägen, varvid sagesmännens uppgifter alltid kunnat verifieras.

1. Kavelbro S. om Snöbergen.
2. Kavelbro 1 km. Ö. om Gråberget.
3. Kavelbro om 75 m:s längd, 1 km. Ö. om Sandliden.
4. Kavelbro mitt emellan Sandliden och Keupan.
5. Kavelbro å Maramyren c:a 2 km. VSV. om Keupan.
6. Kavelbro c:a 2 km. SO. om Kilberg.
7. Två kavelbroar några hundra meter SO. om Kilberg.
8. Kavelbro över Brännaträskmyren.
9. Kavelbro över Storslyet, c:a 1.5 km. lång.
10. Kavelbro mellan de båda Ersträsken.
11. Kavelbro över Dragalidsmyren.
12. Kavelbro c:a 3 km. SV. om Strömnäs.
13. Kavelbro c:a 2 km. S. om Högaskog, 300 m. lång.
14. Kavelbro 100 m. V. om skogstorpet Tjärnmyren.
15. Rester av bro(?) över Åbyälven vid Akkirselet, förstörda vid brobygge under 1930-talet.
16. Rester av vilstuga(?) vid nordändan av Inre Huvträsket.
17. Rester av bro över Djupbäcken, c:a 6 km. norr om Haraliden.
18. Kavelbro omedelbart Ö om Krampoberget, 30 m. lång.
19. Kavelbro N. om Sikträsket å den s. k. Bromyren.
20. Kavelbro omedelbart S. om Nyträsket å den s. k. Vägmyren.
21. Kavelbro omedelbart S. om Lappskobacken.
22. Kavelbro omedelbart NO. om Höstkåtatjärn å den s. k. Bruksmyren.
23. Kavelbro mellan Svanvik och Långträsket, närmare lokal okänd.

Vägen är särskilt mellan Gråberget och Åbyälven mångenstädes synlig även å fastmark, beroende på att den där använts till långt in på 1800-talet. Kavelbroarna ha nu sjunkit långt ned i myrarna, men man blir t. ex. genom egenheter i vegetationen, där de ligga, ganska lätt uppmärksam på dem.

Pitevägens sträckning mellan kusten och Storavan, sådan den enligt det föregående rekonstruerats, framgår av kartan, fig. 8. — Utgångspunkten låg vid Lillpite, alltså betydligt nordligare än vad Bromé antar. Detta är i själva verket föga överraskande, eftersom även äldre vägar mot Pite lappmark torde utgått just därifrån (se s. 67). Det är mycket troligt, att bruksvägen gick på samma sätt som någon gammal fiskestig upp mot Gråträsket eller som en stig från Piteå till Arvidsjaurs lappkyrka.[21] — F. ö. är att observera, att vägen till stora delar

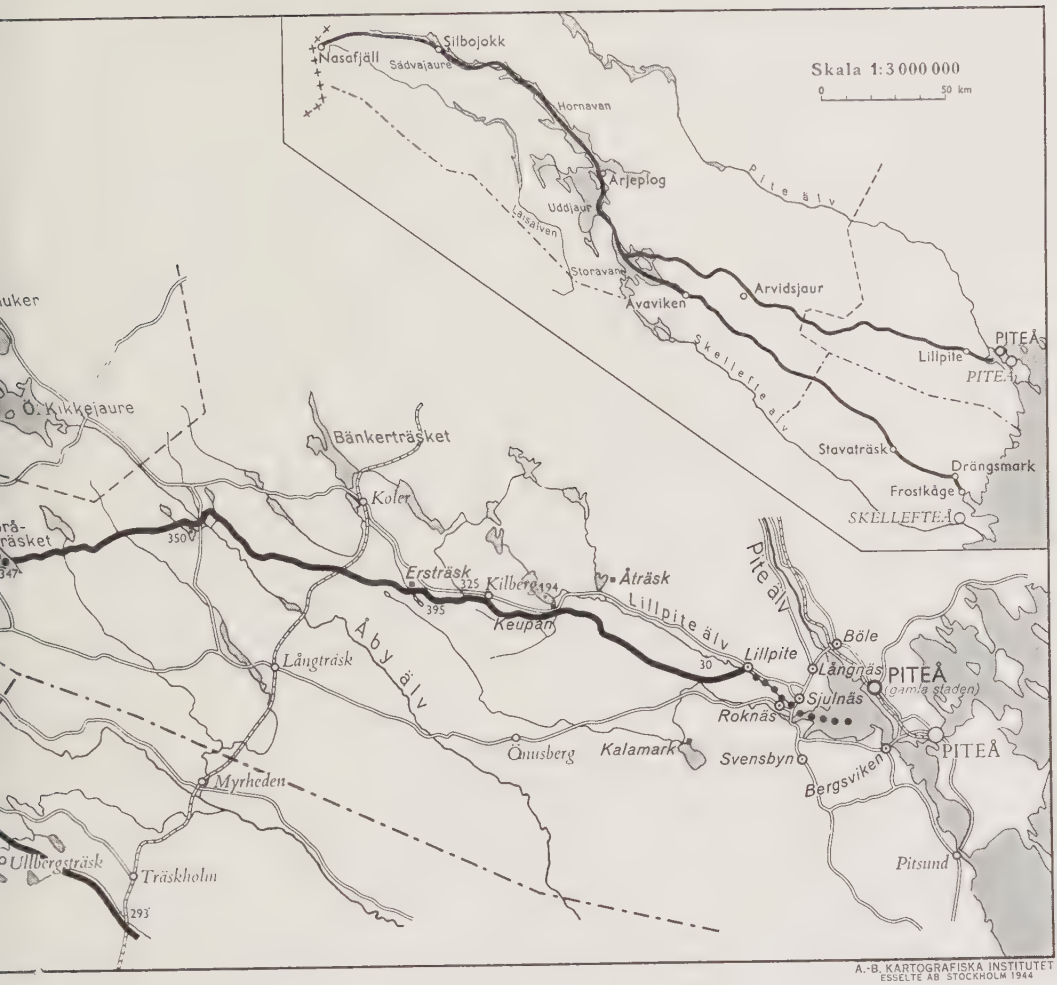
[21] I kommerskoll. gruvkartekontor förvaras en odaterad och osignerad 1600-talskarta över Pite och Skellefte älvar (Geografiska kartor. Norrbottens län 4). Jag tar för givet, att den tillkommit i samband med den 1638 företagna älvundersökningen (se s. 97). Vid denna tid kan knappast något vägbygge till Nasafjäll ha kommit i gång; någon bruksväg finnes heller icke utsatt på kartan. Däremot finnes markerad »leden ifrån Piteå och till lappkyrkan» nämligen Arvidsjaurs. Kartan är ytterst felaktig och vanställer starkt hydrografien, varför det vållar besvär att fastslå hur »leden» verkligen gått. Tydligt är emellertid, att den passerat ett

*Fig. 8. Sommarvägarna till Nasafjäll under 1600-talet.*

var vattenväg, ett förhållande till vilket jag senare återkommer. En jämförelse med den topografiska kartan ger en viktig förklaring till att »på Piteåvägen är det fast alldeles omöjligt någon vagnsväg där åstad-

»Edhsträsk», vilket knappast kan vara annat än senare tiders Ersträsk. Den gamla kyrkvägen skulle alltså då i stort ha haft en liknande sträckning som den senare bruksvägen.

Det bör tillfogas, att längs »leden» finnas markerade tvenne »badstugor», d. v. s. hus med eldstäder (se Göthe 1929 s. 2). Äro mina antaganden beträffande dateringen av kartan samt åldern på Nasafjällsvägen riktiga, skulle dessa hus vara äldre än bruksvägen, antingen vilstugor på vägen till Arvidsjaur eller bostäder för fiskarena under deras fisketurer.




komma».[22] Mellan kusten och Storavan sönderstyckas terrängen av nordväst-sydöstliga ledlinjer, som ge sig tillkänna i bl. a. vattendragens och myrstråkens orientering. Vägen hade en västnordväst-östsydöstlig sträckning. Ett stort antal myrar måste därför övertvärås med kavelbroar, vars byggande och underhåll krävde mycket arbete. Broar måste anläggas på åtskilliga ställen. Och slutligen blev profilen synnerligen ojämn, vilket i viss mån framgår av höjdsiffror, som å kartan fig. 8 utsatts längs vägen.

Ovanför Storboden var båtväg över Storavan, Uddjaur, Nabraure

[22] Brev och suppl. till bergskoll. 1643: I, s. 124.

och Hornavan ända till den sistnämndas nordöstligaste vik. Den återstående vägen till Silbojokk var till största delen likaledes båtväg, men avbröts på några ställen av mårkor. Från Silbojokk gick vägen slutligen efter Rånikjokk och Smuolevagge till Nasafjäll.[23]

Även över Skellefteävägen till Nasafjäll finnes en karta från 1600-talet.[24] Den har tydligen uppgjorts av en kommission, som 1660 företog en undersökning av de nyupptäckta silvermalmsförekomsterna vid Kedkevare (se s. 99) ävensom dessförinnan av det ödelagda silververket i Pite lappmark. Kartan är snarast sämre än den över Pitevägen, men låter oss likväl följa vägen från Frostkåge vid kustlandsvägen, en dryg mil norr om Skellefteå, över Drängsmark, sydsidan av Lillkågeträsk, Stavträsk, »Klinten» (vid Klintträsk), »Ulfsån» (förmodligen = Ålsån), Lappträsk, »Krokträsken» (= någon av sjöarna i dödisområdet söder om Abborrträsk), till Avaviken. Att vägen gått över Stavaträsk och Lappträsket till Avaviken bekräftas av en beskrivning från år 1644.[25] Enligt en vid lappmarksgränsens uppgående 1752—53 uppgjord karta (Pite sn nr 57, NLA) passerade vägen den nuvarande länsgränsen på en punkt c:a 1 km. söder om Brattberget.

För kännedom om vägens sträckning mera i detalj har jag sökt erhålla upplysningar om rester efter den. Det har därvid visat sig, att vägen nedanför Stavaträsk numera är helt okänd. Den sammanföll förmodligen med tidigare nyttjade och ganska livligt trafikerade utfartsvägar för flera byar samt fick då aldrig karaktär av speciell bruksväg, vilket torde varit orsaken till att den inte gett upphov till någon traditionsbildning. Ovanför Stavaträsk äro däremot talrika rester efter vägen kända. Jag har erhållit uppgifter om följande spår efter den:[26]

1. 3 st. kavelbroar i närheten av Stavaträsk, närmare läge okänt.
2. Rester av vilstuga 2 km. S. om Åkerheden, intill stambanan.
3. 2 st. kavelbroar 3 resp. 4 km. V. om Åkerheden.

---

[23] Närmare uppgifter rörande vägen mellan Silbojokk och Nasafjäll ha lämnats av f. landstingsmannen Johan Lundmark, Jäkkvik, som iakttagit rösen, där den gått fram.

[24] Tomt- och situationskartor, Norrbottens län nr 9, Kommerskoll. gruvkartekontor.

[25] I brev från Anders Bohm i Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—1685 (Bergskoll. arkiv). Beskrivningen av vägen är tryckt hos Bromé s. 160 f. — I en förteckning över »extraordinarie expenser vid Piteå silverbruk» 1647 (Bergsbruk 380, KA) upptas en utgift för ett par bruksknektar, »som har begynt bygga på Skellefteävägen vid Ulfåhn»(?). I ett brev från 1670 (Brev o. suppl. till bergskoll. 1670: I, s. 292) uppges vägen vara förfallen och i behov av reparation såsom vid »Stafftresk och diupälven». Den senare lokalen har jag icke lyckats identifiera. Möjligen är Djupälven detsamma som Djupträskbäcken, som rinner från Djupträsket till Klintträsket.

[26] Viktigaste sagesmän ha varit: Johan Sundquist, Storkågeträsk, Nicke Sundström, Stavaträsk, K. G. Stenberg, Jörn, J. E. Bergstedt och Jonas Lundberg, Ullbergsträsk, Sven Karlsson, Glommersträsk, Elis Wikberg, Arvidsjaur, Hugo Lundberg, Skatträsk, Nils Marklund, Abborrträsk, Johan Lindquist, Aspliden, O. A. Danielsson, Brunmyrheden, Axel Bergström och Leon Rehnberg, Hedberg, Nils Persson och Lars Jonsson, Mausjaur.

4. Kavelbro över Gammelgårdsmyren, även kallad Gammelbromyren.
5. Rester av bro över Djupträskbäcken c:a 1½ km. NO. om Djupträsket.
6. Rester av bro över Ålsån vid den s. k. Gammelgårdsforsen; där finnes också en gammal husgrund, förmodligen efter en vilstuga.
7. Kavelbro c:a 3 km. N. om Ullbergsträsks by.
8. Rester av bro över en liten bäck 1 km. SV. om Lilltträsket.
9. Husgrund, förmodligen rester efter någon vilstuga, strax N. om Lappträsket.
10. Kavelbro strax N. om Myrträsk, c:a 200 m. lång.
11. Kavelbro N. om Storträsket, närmare läge okänt.
12. Kavelbro 1 km. N. om Grundträsks by, c:a 30 m. lång.
13. Kavelbro vid nordöstra ändan av Vågträsket, c:a 200 m. lång.
14. Kavelbro omedelbart S. om Gallaktjärn å den s. k. Bromyren, c:a 150 m. lång.
15. Bro över bäcken mellan Järtajaure och Vattenjaure vid Lundbacken, numera helt försvunnen.
16. Rester av bro över Skidträskälven vid Södra Holmnäs.

Jag har själv varit i tillfälle att se kavelbroarna nr 10, 12, och 13. På fastmark är vägen helt överväxt av hög skog.

Talrika ortnamn vittna alltjämt om var vägen gått fram. Sålunda äro sammansättningar med Gammelgårds- vanliga. Gammelgården har varit sena tiders nybyggares namn på de husrester, förmodligen efter vilstugor, som legat efter vägen.

Skelleftevägens sträckning framgår av kartan fig. 8.[27] Den följer som synes betydligt bättre än Pitevägen terrängens ledlinjer, varigenom profilen har blivit jämnare och myrstråken, som måste korsas, färre och mindre.

Överraskande är, att vägen icke passerade förbi Arvidsjaurs kyrkplats, och detta så mycket mer som av allt att döma en väg från Skelleftetrakten redan före brukstiden gått dit[28]; man hade nämligen kunnat vänta sig, att denna gamla väg skulle ha begagnats så långt som

---

[27] Det skall här inskjutas, att frågan om Skelleftevägens sträckning är mera komplicerad än vad ovanstående redogörelse givit vid handen. Traditionen vet nämligen att berätta, att en gammal bruksväg till Nasafjäll även skall ha gått över trakten av Hobergsträsk. Denna väg finnes belagd på en karta från år 1807 över krononybyggena Granberget och Ånäset (Z/14 39[1], LA). På en kort sträcka 1 km. norr om Hobergsträsk är nämligen en »gammal väg till Nasafjäll» utsatt. Det är tydligt, att denna väg måste ha varit i bruk under den äldre brukstiden vid 1600-talets mitt. Traditionen säger, att den varit äldre än huvudvägen från Skellefteå men snabbt kommit ur bruk på grund av den oländiga terräng, som den går fram genom. Om bakom denna uppgift finnes någon verklighet, eller om det helt enkelt rör sig om en förvanskning av berättelser om Pitevägens ersättande med en väg från Skellefteå, kan jag icke avgöra.

[28] Den tidigare omnämnda kartan över Pite och Skellefte älvar, som jag daterat till år 1638 (se s. 107 not 21), upptar även »leden ifrån Skellefteå och till lappkyrkan». Den utgick från Frostkåge och passerade Stavaträsk, precis som bruksvägen.

möjligt. Orsaken till att den nya vägen i stället drogs långt söder om Arvidsjaur torde framförallt ha varit, att härigenom de betydande sumpmarkerna mellan kyrkplatsen och Avaviken kringgingos. Vägen blev f. ö. därigenom även åtskilligt genare.

De båda vägar, för vilka nu utförligt redogjorts, voro sommarvägar. Om intervägarna, som ju faktiskt blevo de viktigaste förbindelserna till och från bruket, finnas som tidigare nämnts blott få uppgifter. — I bruksräkenskaperna upptas regelbundet ersättning åt de s. k. hållapparna för forslor mellan bruket och *Piteå*. Dock med ett undantag: 1647 lämnas ersättning åt »hållapparna, som ligga emellan bruket, Piteå *och Skellefteå*». Följande år omtalas återigen blott hållappar på leden bruket—Piteå.[29] Detta tyder på att intervägen från Piteå praktiskt taget hela tiden varit huvudväg.

Den närmare sträckningen av intervägen mellan bruket och Piteå framgår av uppgifter om hållstationernas läge. Västerifrån voro de följande: Lövmokk, Vaxnäs, Arjeplog, Kasker (som snart ersattes med en hållstation vid Storboden), Arvidsjaur och Gråträsk.[30] Av intresse är att konstatera, att vägen gick över Storboden, icke över Avaviken. Från Gråträsk är det troligt, att vägen gick mot Lillpite[31], varifrån ju intervägen till Pite lappmark tidigare torde ha utgått.

Efter bruksverksamhetens nedläggande vid Nasafjäll förföllo sommarvägarna dit snabbt i brist på underhåll. I varje fall användes Pitevägen vid resor till lappmarken ännu på 1730-talet, vilket framgår av en beskrivning från denna tid.[32] Vid sidan av den begagnades en stig från Svensbyn över Kalamark, Byske och Gråträsk; den var tydligen till sin sträckning påverkad av den bebyggelse, som spirat upp i västra

---

[29] Bergsbruk 379—381, KA.

[30] Bergsbruk 379, KA. Hållstationernas läge framgår även av 1640 års karta över Pitevägen.

[31] Det må påpekas, att det ställe, där sommarbruksvägen passerade Åbyälven benämnes »Akkirselet» (gen. stabsbl. 43 Jörn, skala 1: 200 000) eller »Akjasel» (gen. stabsbl. 43 Jörn NM NO, skala 1: 50 000). Uttalet är enligt uppgift av kronojägare K. P. Lundström, Koler, som gjort mig uppmärksam på detta ortnamn, Ackjesel. Är namnet ett minne sedan den tid en med ren trafikerad vinterväg gått här?

[32] »Ifrån Piteå reser man sommartiden... förbi Roknäs, och Lillpite byar samt nybygget Keupan...» Handskrift 143 a, KB.

delen av Pite socken, och hade f. ö. använts som postväg redan under Nasafjällstiden.[33]

Flera utmärkta källor från 1700-talets första decennier belysa sträckningen av vintervägen från Piteå till Pite lappmark vid denna tid. Den gick inte längre, som tidigare torde varit fallet, över Lillpite utan över Svensbyn, Kalamark, Byske och Gråträsk till Arvidsjaur enligt en lappmarksbeskrivning från år 1738.[34] Inom Arvidsjaurs socken gick vägen 1703 över »Pulsenjaure, Kallpijaur, Pieskejaur med flera träsk och släta myrar, som äro belägna emellan Gråträsks skillnaden och Lappskobacken».[35] De namngivna sjöarna äro identiska med den lilla göl, som ligger norr om generalstabskartans Bollberget[36], Kalperträsken och Pjeskersjön. Från Lappskobacken, nu namn på ett par gårdar, gick vintervägen till Arvidsjaurs kyrkplats. Ännu på 1850-talet hade den f. ö. samma sträckning inom Arvidsjaurs socken. — Vägen fortsatte därefter över Långträsket samt över Storavan och Nabraure till Arjeplog.[37]

Den vinterväg, som nu beskrivits, var säkerligen huvudväg till Arvidsjaur och Arjeplog vintertid, vilket också understrykes av att den i källorna benämndes »landsväg». Den användes av borgerskapet på deras årliga marknadsresor. — Men dessutom fanns en väg från Skellefteträkten; enligt uppgift i ett tingsprotokoll från år 1706[38] forslades kyrkoherdens i Silbojokk underhållsspannmål (40 tunnor korn) sålunda vanligen över Stavaträsk och Lappträsk.

Ännu vid mitten av 1700-talet voro säkerligen förbindelserna mellan Pite och angränsande lappmarker mycket sporadiska, vartill bl. a. handelsdistriktens avgränsning måste ha bidragit men också den svårframkomliga terrängen och den nästan totala frånvaron av fast bebyggelse. Att jag här kommer att något närmare gå in på den s. k. Domarvägen, en tvärförbindelse mellan lappmarkerna, beror på den starka traditionsbildning, som uppstått kring den.

[33] I Kalamark fanns under en del av Nasafjällstiden en postbonde stationerad, omnämnd t. ex. i verifikationerna till 1654 och 1657 års landsböcker (KA). I Västerbottens läns jordebok och jordrannsakningsprotokoll från år 1750 (KKA) finnes om Byske antecknat, att det var ett gammalt nybygge, som njöt viss frihet på grund av bärbärgerande av resande, ävensom brevforsling.

[34] Hskr. 143 a, KB.

[35] Västerbottens läns domb., vol. 11, s. 893.

[36] Folkskoleinspektör E. Wikberg, Arvidsjaur, som verkställt identifieringen av ortnamnen, uppger Bollbergets riktiga namn vara Bulsevare.

[37] Jämtlands läns domb., vol. 5, s. 1319.

[38] Västerbottens läns domb., vol. 12, s. 33. — I ett tingsprotokoll från år 1674 (Gävleborgs läns domb., 22, s. 827) omnämnes, att prästerskapets underhållsspannmål forslades av lappar över Stavaträsk och Storboden.

Handhavandet av rättsvården inom lappmarkerna blev år 1720 föremål för en omläggning. Tidigare hade domarvärvet inom samtliga lappmarker (Ume, Pite, Lule, Torne och Kemi) innehafts av en enda justitiarie; nu övergick det i stället på häradshövdingarna i det dåvarande Västerbottens läns båda domsagor, så att Ume, Pite och Lule lappmarker fördes till den södra domsagan, Torne och Kemi till den norra.[39] I samband härmed synes en viss stabilisering av de färdleder, som domhavanden begagnade under sina tingsresor, ägt rum. Häradshövdingen i den södra domsagan började sin årliga lappmarksresa i Umeå, för därefter till Lycksele, så vinkelrätt mot älvdalarna över till Arvidsjaur, därefter till Arjeplog och slutligen rakt över mot Jokkmokk, varefter återfärden till kustlandet begynte. Resorna försiggingo på vintern. Mellan Arvidsjaur och Arjeplog begagnades givetvis den gängse vintervägen; mellan Lycksele och Arvidsjaur samt mellan Arjeplog och Jokkmokk fanns däremot ingen regelbundet körd väg att tillgå. Säkert gäller om vägen mellan Lycksele och Arvidsjaur samma sak, som säges om vägen mellan Arjeplog och Jokkmokk i en beskrivning av Lule lappmark 1738[40]: »Till Piteå lappmark är ingen farbar väg om sommaren, men om vintern fares den med renar över berg, fjäll och träsk, men ej alla åren lika, utan som allmogen (d.v.s. lapparna) flyttar med sina tjäll.» En viss konstans erhöllo emellertid dessa vägar genom förekomsten av vilstugor längs dem. Under 1730-talets första år uppfördes sålunda en stuga vid Skellefteälven å vägen Lycksele—Arvidsjaur i stället för en förut befintlig men förfallen hållkåta.[41] Några år senare uppfördes tvenne vilstugor å vägen Arjeplog—Jokkmokk, den ena i närheten av Piteälven och den andra ungefär tre mil från Jokkmokk.[42]

Lule lappmark. I samband med undersökningarna för det nya silverbruket vid Kedkevare lämnade bergmästaren år 1659 en redogörelse för sommarvägen från Luleå till Jokkmokk och därifrån vidare till Kvikkjokk och Kedkevare.[43] Jag citerar här den första delen av beskrivningen, som ger en god bild av kommunikationsförhållandena i det inre av landet: »Ifrån Luleå stad och kyrka kan brukas båt till Heden, uppför Luleå älv 5 gamla små mil[44], därifrån landvägen över släta sandhedar till Hedbyn, över en liten mil. Ifrån Hedbyn till Laxholmen (vid Edefors) älven uppför är 8 gamla mil, därifrån landvägen över Laxedet är ½ mil. Sedan åter till älven sjöledes till övre forsen (= Porsiforsen) är 3 mil, än tager landvägen vid och är skogledes ½ mil, därifrån

[39] Se Fellman 1912, s. XLV f. o. a.

[40] Hskr. 143 a, KB.

[41] Västerbottens läns domb. vol. 22, Arvidsjaurtinget 19 jan. 1731 och vol. 25, samma ting 25 jan. 1734.

[42] Västerbottens läns domb., Arjeplog 30 jan. 1735 och 25 jan. 1742, Jokkmokk 8 febr. 1742. — Sannolikt var vilstugan i närheten av Piteälven densamma, som finnes utsatt på Robsahms karta av år 1801 över Lule lappmark m. m. Enligt denna skulle stugan ha legat vid en biälv till Piteälven, nära sjön Eggelats.

[43] Brev och suppl. till bergskoll. 1661: I, s. 46.

[44] Lapska eller bottniska mil på omkring 5 km. (Falkman 1884, s. 117).

sjöledes över träsket eller som älven löper igenom (tydligen = Porsiavan), än tager land- och skogsvägen vid 2 mil till Nilekgrim (svårläst, tydligen Nelkerim), åter älven uppför till Luleå lappkyrka, benämnd Jokkmokk, är 2 mil att bruka båt.»

Vägen går tämligen lätt att följa efter bergmästarens beskrivning; den följde Luleälven och Stora Lule älv till trakten av Kuouka, där den

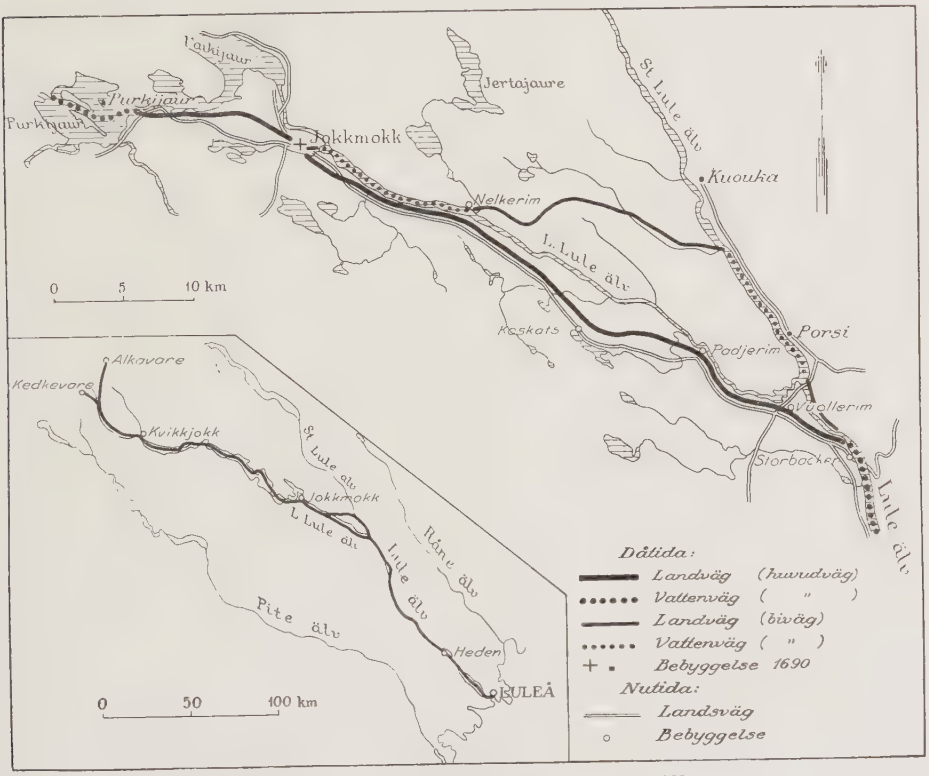



*Fig. 9. Sommarvägarna till Kedkevare och Alkavare.*

svängde av mot Lilla Lule älvs dal. Det blev en mindre omväg på sträckan mellan Storbacken och Jokkmokk, men i gengäld kunde båt begagnas ett längre stycke. — I huvudsak kom bruksvägen att ga på samma sätt, dock med undantag just för sistnämnda sträcka.

Bruksvägens sträckning framgår till sina stora drag av 2 kartor från år 1660. Den ena är tidigare omnämnd (se s. 110) och tillkom i samband med en kommissionsresa till Kedkevare. Den andra är uppgjord av lantmätaren O. Naucler och är publicerad i Linnés lappländska resa, 2 uppl., 1913, bilaga XII. Av dessa kartor framgår, att vägen gick på sydsidan av Lilla Lule älv mellan Storbacken och Purkijaur. Om den sistnämnda sträckan lämnas mera detaljerade uppgifter i den Robsonska

dagboken.[45] »Kronvägen», som den vid Robsons besök 1798 kallades av befolkningen, hade enligt dagboken gått genom byarna Vuollerim och Padjerim samt över högsta delen av Koskatsvare.[46] Robson uppger, att »hästbroar» ännu funnos bevarade.

Enligt uppgifter, som jag inhämtat bland äldre personer, skall bruksvägen ha utgått från en i Purkijaur utskjutande udde, som alltjämt bär namnet »Kronudden». Därifrån till Jokkmokk visade sig vägen vara känd av en uppgiftslämnare[47], som just kallade den »Kronvägen». Mellan Jokkmokk och Storbacken är vägens exakta sträckning icke känd, men den torde till stora delar ha sammanfallit med den före landsvägens tillkomst nyttjade; denna gick dock nedanför Koskatsvare.[48]

Bruksvägens sträckning mellan Storbacken och Purkijaur framgår av kartan fig. 9; jag vill än en gång påpeka, att delen nedom Jokkmokk icke i sin helhet är belagd.

Vid sidan av denna väg, den egentliga bruksvägen, nyttjades emellertid även i fortsättningen den äldre vägen till Jokkmokk över trakten av Kuouka. Detta framgår av ett bruksinventarium av år 1691[49], enligt vilket en bruket tillhörig båt var placerad vid Storselet, d.v.s. lugnvattnet nedanför Kuouka. På kartan har även denna väg utlagts.

Några närmare beskrivningar över hur denna väg gått mellan Kuouka och Nelkerim torde inte finnas från 1600-talet. Däremot ger Robson i sin dagbok (KB. och LBA) för den 26 aug. 1797 en beskrivning av en väg däremellan, som torde vara identisk med 1600-talsvägen. Vägen är alltjämt känd av äldre ortsbor och har utlagts på kartan efter deras anvisningar.[50]

Ovanför Kronudden begagnades sommartid båtväg ända upp till Kvikkjokk; några få mårkor förekommo dock (jfr Pl. II). Upp till gruvorna gick sedan vägen genom den för turister välbekanta Tarradalen.

Vintervägen från bruket gick förbi hållkåtor belägna vid »Saggatmårkan» (förmodligen i trakten av Njavve), vid Parkijaur, Purkijaur, Koskatsjaur och Storbacken[51] och följde alltså i stort sett sommarvägen.

Sedan gruvdriften upphört vid Kedkevare och Alkavare förföll bruksvägen snabbt. I den flera gånger tidigare citerade lappmarksbeskriv-

[45] Hskr. M 200, KB., koncept i LBA, 1798 års resa.

[46] Linné färdades denna väg på sin lappländska resa och kunde just från Koskatsvare se snön i fjällen (1913, s. 98).

[47] N. J. Nilsson, f. 1860 (genom f. vägstyrelseordf. A. Fjellström, Jokkmokk).

[48] Sagesmän: kyrkoherde O. Lindgren, Jokkmokk, och genom hans förmedlan Lars Andersson, Kielas (f. 1851), och Janne Eriksson, Padjerim (f. 1864).

[49] Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper 1689—90: I, Bergskoll. arkiv.

[50] Uppgifterna ha inhämtats av kyrkoherde O. Lindgren, Jokkmokk.

[51] Bruksinventarium för år 1691 i Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper 1689—90: I, Bergskoll. arkiv.

ningen från år 1738[52] heter det: »Till Luleå stad (rättare sagt: till Storbacken) är om sommaren ingen landsväg, allenast åtskilliga gångstigar allt eftersom lapparna flytta med sina tjäll och renar» och tillägges det, »med båt fares uppför Luleå älv 13 mil (d.v.s. till Storbacken), dock så att på tvenne ställen gås över land, där forsar äro». De ed. som omnämnas, äro givetvis de vid Heden och Edefors.

Torne lappmark. I 1674 års bergmästarrelation (LBA) ges en närmare beskrivning av bruksvägen från Svappavaara: »Föres rå-

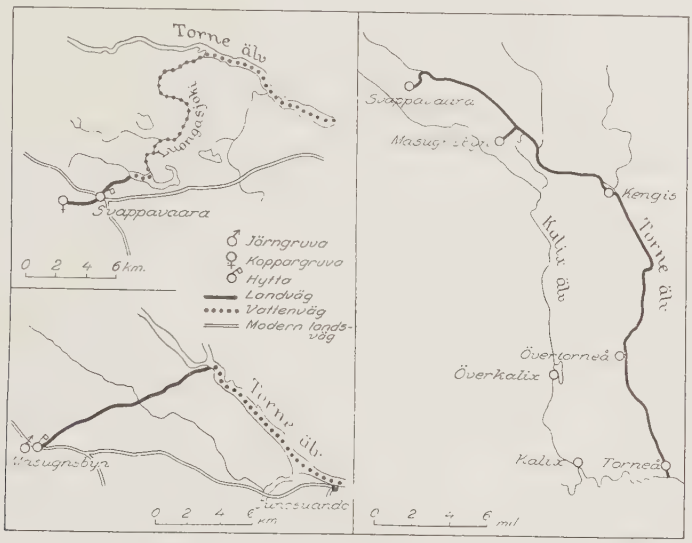



*Fig. 10. Sommarvägarna till Kengisverken under 1600-talet.*

kopparen ⅓ mil landvägen ifrån hyttan (vid Svappavaara) till Lungastråsk (= Luongasjärvi) norrut, där håparna (båtarna) möta, ... och gå älven utför därmed till gårhyttan vid Kengis.» Luongasjärvi står i förbindelse med Torneälven genom den nära 15 km. långa Luongasjoki. Denna lilla bäck hade av bruksägarna rensats för en betydande kostnad.[53] Specificerade bruksräkenskaper från 1660—61[54] visa, att forslorna till Luongasjärvi ägde rum såväl vinter som sommar. Sommarvägens sträckning framgår av kartan fig. 10; den har utlagts efter anvisningar av ortsbefolkningen[55], som väl känner densamma. — Bruksräkenska-

[52] Hskr. 143 a, KB.

[53] Momma-Reenstierna-saml., vol. 69, RA.

[54] Momma-Reenstierna-saml. vol. 70, RA.

[55] Framförallt Johan Stålnacke, Svappavaara. — Jag har varit i tillfälle att själv följa vägen.

perna ge vidare vid handen, att transporter av råkoppar förekommo på vinterföret från Svappavaara ända ned till Kengis.

Masugnsbyn ligger en dryg mil från Torneälven, med vilken den stod i förbindelse genom en »vagnsväg». Sträckningen av denna framgår av kartan fig. 10 och har likaledes erhållits genom uppgifter från ortsbefolkningen.[56] Den kan liksom vägen från Svappavaara alltjämt tydligt skönjas i terrängen. — Om sträckningen av övriga bruksvägar, såsom den från Juoxengi upp efter Torneälven, har jag icke lyckats erhålla någon närmare kännedom.

Då förfallet gick fram över bruksanläggningarna, drabbades även bruksvägarna härav. När man under 1730-talet skulle fara från Torneå till Jukkasjärvi, fanns därför ingen annan väg att tillgå än Torneälven (Fellman 1910, s. 114).

Till Enontekis var älven den enda sommarvägen; huvudsakligen längs den gick också en vinterväg (Fellman 1910, s. 122). En annan viktig sådan fanns emellertid mellan Jukkasjärvi och Enontekis: den användes förmodligen sedan gammalt av torneborgarna under deras resor från marknad till marknad. Samma väg färdades också häradshövdingen under sina tingsresor i lappmarken, vilkas första etapp åtminstone vissa år gick från Överkalix till Jukkasjärvi, till det ringaste 40 dryga mil, en mycket besvärlig väg, som ingen den tiden färdas».[57] Mellan Jukkasjärvi och Enontekis hade vintervägen i huvudsak samma sträckning, som användes till in på 1900-talet. Det uppges sålunda i ett tingsprotokoll från år 1737, att den »som av forna tider vanligt varit» gick längs Suolajoki och över Idivuoma.[58]

Om vintervägarna till Norge finnas från denna tid blott sparsamma uppgifter. Av de norska marknadsplatsernas läge, av topografien och av sträckningen av senare vintervägar till Norge kan man dock sluta sig till hur de gått. Från Enontekis måste en väg ha gått längs Könkämä-älven över till Skibotn; säkerligen är det denna väg, som åsyftas i ett par tingsprotokoll från år 1732, där det talas om

[56] Isak Olsson och J. P. Andersson, Masugnsbyn.

[57] Anhållan av år 1740 från lappar i Jukkasjärvi att erhålla lindring i utlagorna till häradshövdingen, ingående i Westinska saml. 1179, UUB. — Domarens väg från Överkalix omnämnes även i ett tingsprotokoll från år 1730 (Norrbottens läns domb., vol. 11, Jukkasjärvi par. 21).

[58] Norrbottens läns domb. 1737, Enontekis, par. 20.

»landsvägen» till Västersjön.[59] Till Nordreisa, Kvaenangen och Alten gick vägen över Palojoensuu eller Enontekis, beroende på den ursprungliga utgångspunkten, samt över Kautokeino.[60] De borgare, som skulle till Varanger, foro förmodligen likaledes över Kautokeino och sedan över marknadsplatserna vid Avjovarre, Karasjok, Teno och Utsjoki.

## Vägarnas beskaffenhet.

### Sommarvägarna.

För att vinna närmare kännedom om norrbottniskt vägväsende vid 1600-talets mitt skola vi underkasta ett par representanter för det, nämligen de båda bruksvägarna till Nasafjäll, en granskning.

Pitevägen började som båtväg; man for först över Svensbyfjärden och upp för Lillpiteälven till trakten av Lillpite by, där en mindre fors omöjliggjorde vidare båtfart. Därefter vidtog en omkring 6 mil lång landväg till Gråträsket. Denna är numera till allra största delen igenvuxen men kan dock spåras tillräckligt långa sträckor för att ge ett begrepp om byggnad och linjeföring.

Vägen har, för att ta ett exempel, gått rakt genom den nuvarande byn Keupan och blir tydlig några hundra meter öster om den (se fig. 11). Den har där en NV—SO-lig riktning och följer den svaga sluttningen av en långsträckt ås på några meters höjd över en angränsande myr. Jorden, där vägen är lagd, utgöres av en morän, som kan karakteriseras som grusig-sandig; den saknar nästan helt block och har en mycket jämn yta. Sluttningen klädes av en gles tallskog med inslag av gran, och bottenskiktet i skogen utgöres av en matta av ris. Här kan just inte ha behövts fler åtgärder för att få en för hjuldon framkomlig vägbana än att fälla skogen. — Som en smal men ganska rak rågång löper vägen genom skogen. Någon tillstymmelse till vägkropp finna vi inte men se inte heller några ur vägbanan uppskjutande stenar.

Terrängen är inte lika gynnsam överallt. Här och var blir moränen

---

[59] Norrbottens läns domb., vol. 14, Enontekis par. 5 och 11. — I det ena omnämnes ett slagsmål, som förövats på »landsvägen vid Koptamotka opp i fjällen 3½ mil härifrån», d.v.s. från Enontekis. Ett Koptaniva finnes vid Könkämäälven knappt 3 mil från det gamla Enontekis. — Det senare målet gällde också ett slagsmål, denna gång »uppå landsvägen vid Suppemotka» på en resa till Västersjön. Ortnamnet har ej kunnat identifieras.

[60] Beträffande marknadsvägen till Kvaenangen se Wiklund och Qvigstad 1909: I, s. 380.

blockrik; då kan man se, hur blocken brutits bort eller sönderglödgats och nu kanta vägen. Men hindren ha ibland varit större. Utsträckta i NV—SO-lig riktning ligga ett flertal myrar; vägens riktning mellan Gråträsket och Lillpite är närmast VNV—OSO-lig och myrarna måste då gång efter annan korsas. Då ha kavelbroar måst läggas; dessa ha visserligen sjunkit ned, men man kan se var de ligga, enär de vanligtvis

Foto G. Hoppe juni 1940.

*Fig. 11. 1600-talsvägen från Piteå till Nasafjäll går i trakten av Keupan genom en bedartad, för vägbyggnader gynnsam terräng. Någon vägkropp kan icke spåras.*

kantas av små björkar (se fig 12). En sagesman meddelar[1]: »På icke alltför svaga myrar äro kavelbroarna c:a 3 m. (10 fot) breda, byggda av tallstammar 4—7 tum i topp, obarkade, storändan på de grövsta något avbilad. Björk är endast i få fall nyttjad, och då blott med enstaka slanor. På svaga myrar finnas långsliggande slanor under kavelbron, och där kan kavlet uppgå till 3½ m. bredd. Även över mycket stora myrar har kavlet varit försett med jordfyllning, vilket framgår av att småsten finnes i den jord, som ligger på kavlet, fastän stenbunden mark icke förekommer på nära avstånd».

Flera av kavelbroarna äga en betydande längd; den längsta av dem

[1] Kronojägare K. P. Lundström, Koler.

är omkring 1.5 km. Det är givet, att anläggandet av dessa kavelbroar måste ställa sig dyrbart och att man därför sökte kringgå myrarna. Hela sträckan upp mot Åbyälven beskrev vägen en enda serie av pendlingar. Än gick den i NV—SO-lig riktning längs en bergshöjd, och än kastade den sig i nästan O—V-lig riktning över en myrhals, d.v.s. det ställe, där myren var smalast.

Foto G. Hoppe juni 1940.

*Fig. 12. Pitevägen till Nasafjäll passerade öster om Ersträsk den vidsträckta myren Storslyet med en 1.5 km. lång kavelbro. Kavlet har nu nästan helt sjunkit ned i myren men är förvånansvärt väl bevarat.*

På några ställen måste vattendrag passeras, det största Åbyälven. Rester efter en bro skola funnits bevarade där tills helt nyligen. Broar ha vidare funnits över flera smärre vattendrag, t. ex. den lilla bäck, som rinner i sydöstlig riktning ned mot Långträsken. — Vid en granskning av den topografiska kartan se vi emellertid, att det var ganska få vattendrag, som korsades, och vi finna också orsaken härtill: vägen gick långa sträckor på vattendelarna (t. ex. hela den 3 mil långa sträckan mellan Keupan och Åbyälven).

Efter att ha kommit fram till Gråträsket och färdats däröver i båt nådde man fram till den lilla byn Gråträsk, kustbygdens yttersta ut-

post mot lappmarkerna. Därpå följde ett par kilometers väg över land fram till en långt mot sydöst utskjutande vik av sjön Pjesker. Över denna sjö gick färden vidare och sedan upp för den lilla Sikån och över Sikträsket. Den därpå följande landvägen fram till sjön Arvidsjaure var omkring 15 km. lång. Sistnämnda sjö färdades man över i dess hela längd. Genom den lilla ån, som avvattnade V. Kikkejaure och som enligt en uppgift från 1800-talets början skall ha upprensats under brukstiden[2], drogos förmodligen båtarna. Därefter rodde eller seglade man till den vik av Kikkejaure, varifrån avståndet till Långträsket var minst. Sedan de 7 km. landväg dit tillryggalagts, och man färdats över hela sjön, återstod blott en dryg halvmil över land fram till Storavan.

Skelleftevägen började i Frostkåge och gick över land hela sträckan upp till Avaviken. De sjöar, som lågo i färdriktningen, voro alla små, och båtfart över dem skulle troligen ha ökat resans besvär. — Vägen passerade Drängsmark och Stavaträsk, vilken senare var den längst upp mot lappmarken belägna byn. Från denna gick vägen i NV—SO-lig riktning, parallellt med de topografiska ledlinjerna. Kavelbroar om mer än ett par, tre hundra meters längd torde därför knappast någonstans ha erfordrats. Broar över vattendrag voro sällsynta, eftersom vägen flera mil gick nästan mitt uppe på vattendelaren (se kartan fig. 13). — Till byggnadssättet påminde Skelleftevägen om Pitevägen. Kavelbroarna voro 2½ à 3 m. breda; jag har iakttagit en sådan, där kavlet hade en grovlek av nära 10 tum i topp (kavelbron norr om Grundträsk), medan andra bestodo av kavel om blott 3 à 4 tum (t. ex. kavelbron vid Vågträsket). Vägen är över fastmark helt igenvuxen och kan där icke följas.

De slutsatser, som undersökningen av de båda vägarna lett till, kunna sammanfattas på följande sätt.

1. Vägarna drogos genom de byar, som lågo i den ungefärliga färdriktningen. Vid anläggandet av de nya vägarna var man i viss mån bunden till det redan befintliga stig- och vägnätet, något som jag f. ö. anser mig ha direkt kunnat påvisa för båda Nasafjällsvägarna. Därtill kom, att det för resenärerna var angeläget, att vägarna passerade gårdar, där kost, logi, vägvisare eller skjuts kunde erhållas. Slutligen är det ju tänkbart, att man vid vägbyggandet tog hänsyn inte bara till de lång-

[2] I Nenzéns saml. band 1, s. 463 (Hskr. R 649, UUB) är antecknat från Arvidsjaur 1824 om Kikkejaurån: »även å sådant ställe hade de brutit bort stenar ur forsarna att slippa fram med båtar.»

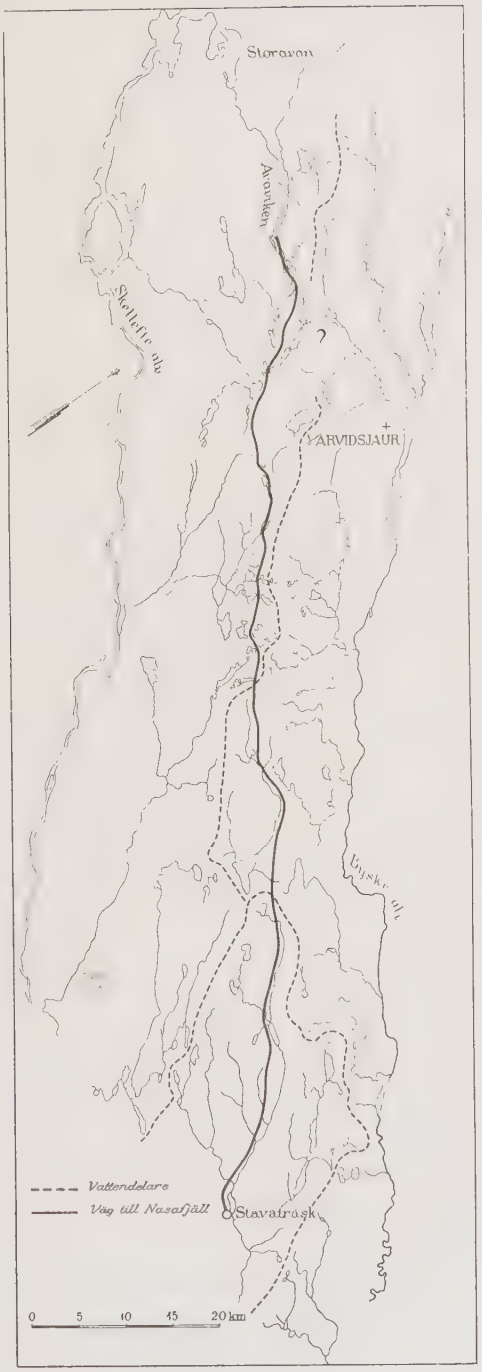



*Fig. 13. Skelleftevägen till Nasafjäll gick under flera mil uppe på vattendelaren mellan Byske och Skellefte älvar. Dyrbara broanläggningar undvekos därigenom.*

väga resenärerna, de som skulle till eller från Nasafjäll, utan även till den mera lokala trafiken.

2. Vattenvägar begagnades i stor utsträckning; jag behöver blott erinra om hur Pitevägen gick över sjön Pjesker och därefter uppför den lilla Sikån och hur Skelleftevägen sökte sig mot den långt utskjutande Avaviken.

3. Vägarna anpassades efter de topografiska ledlinjerna. Skelleftevägen hade redan genom ett gynnsamt val av utgångspunkt (Frostkåge) och mål (Avaviken) i stort sett samma riktning som bergsryggar, älvar och myrstråk. Profilen blev härigenom jämnare, linjeföringen rakare, broarna och myrpassagerna färre. Pitevägen visade särskilt inom kustlandet bitvis en liknande anpassning.

4. Vägarna anlades på vattendelarna. Därigenom undvek man broar, som dels ställde sig kostsamma i anläggning, dels vid denna tid icke kunde givas någon större motståndskraft. Genom denna linjeföring tenderade vägarna att bli höjdvägar.

5. De vanligen lågt belägna myrarna undvekos, varigenom tendensen till höjdvägar förstärktes.

6. Den hedartade terrängen, karakteriserad av en blockfri, sandig eller grusig morän eller av isälvsmaterial samt av gles skogväxt, vanligen tall, uppsöktes gärna. Det kan utöver tidigare lämnat exempel nämnas, att Skelleftevägen gick tvärs genom det småkuperade och av ett otal sjöar uppfyllda dödisområdet söder om Abborrträsk, där dock jordart och vegetation äro just sådana, som nyss beskrivits.

7. Där vägarna gingo över fastmark, synes icke mera arbete ha nedlagts på dem, än att skogen röjts undan och vägbanan avjämnats genom större stenars bortförande. Vägkropp saknades alltså, likaså diken.

Äga nu dessa slutsatser giltighet även för andra norrbottniska sommarvägar, som voro i bruk under perioden?

Som jag redan i inledningen framhållit, består en vägs förlopp av tvenne element, dess sträckning och dess linjeföring. Sträckningen bestämmes av vägens utgångspunkter och mål, linjeföringen är vägens läge i förhållande till terrängen. Nasafjällsvägarna gåvo oss exempel på att mellan de egentliga utgångspunkterna resp. målet (Piteå, resp. Frostkåge och Nasafjäll) flera mål av sekundär betydelse voro inskjutna (Gråträsk, resp. Drängsmark och Stavaträsk). På samma sätt förhöll det sig t. o. m. med den mest typiska genomfartsvägen genom Norrbotten nämligen k u s t l a n d s v ä g e n. Dess egentliga mål skulle väl, om den varit en ren genomfartsväg, ha varit kyrkplatser och städer, och

mellan dessa skulle den ha gått tämligen rakt. I själva verket gick den ofta i vida bågar och tangerade därunder ett stort antal av kustzonens byar: så på sträckan Pitsundet—Hortlax—Bergsviken, och kanske framförallt på sträckan Persön—Sundom—Mjöfjärden—Rånbyn—Vitån—Töre. Karaktären av lokalväg har säkerligen varit den ursprungliga; det förefaller troligt, att början till kustvägen var en serie bystigar, som efter hand förenades med varandra. En sådan sträckning var ofta lämplig även för genomfartstrafiken, ty den bidrog till att lösa frågan om skjuts och gästgiveri.[3]

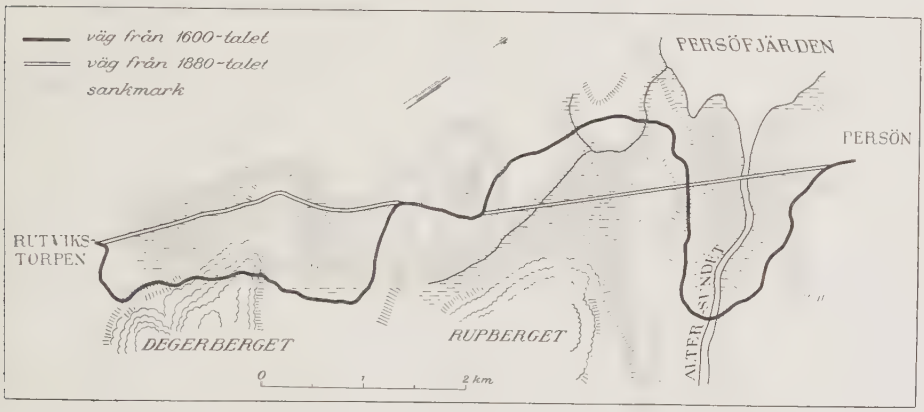



*Fig. 14. Mellan Rutvikstorpen och Persön i Nederlule socken gjorde den gamla kustlandsvägen ett flertal slingor för att undvika sanka områden. (Efter en karta i Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens arkiv. Vägritningar: Norrbottens län nr 15.)*

Kombinationen vattenväg—landväg var överallt regel. Först med kustlandsvägens färdigställande få vi en genom hela länet gående, oavbruten landväg. — Vattendragen följdes så långt det gärna var möjligt, och intet var för litet för att komma till användning. Den ytterligt obetydliga Luongasjoki rensade man sålunda under 1650-talet upp så att bat kunde nyttjas praktiskt taget hela sträckan mellan Svappavaara och Kengis. — Skillnaden i farbarhet mellan de nordligare och sydligare älvarna kommer väl till synes vid en jämförelse mellan vägarna inåt landet i olika delar av länet. Skelleftevägen till Silbojokk gick till c:a 15 mil över land, medan 16 mil av den, d.v.s. drygt 50 %, var båtväg.

[3] Ansträngningar att under denna tid ge kustlandsvägen en bättre sträckning torde inte helt ha saknats, även om resultaten synas ha uteblivit. Landshövdingen rapporterade i ett brev till Kungl. Maj:t 1650, att han företagit undersökningar över hur de »genaste stråk och allmänna vägar kunna rättare läggas» och rekommenderade en större omläggning av kustvägen inom det nuvarande Västerbottens län.

Pitevägen var landväg något mer än 10 mil, sjöväg 20, d.v.s. till c:a 65 %. Bruksvägen till Kvikkjokk bestod till 8 mil av landväg, medan man färdades i båt omkring 20 mil, drygt 70 % av sträckan. Vägen till Svappavaara slutligen utgjordes till nära 100 % av vattenväg.

Till vilka konsekvenser undvikandet av sankmarkerna kunde leda, visar fig. 14. Mellan Rutvikstorpen och Persön i Nederlule socken gjorde den gamla kustlandsvägen, förmodligen från 1600-talet eller tidigare, den ena slingan efter den andra runt olika myrar. Väglängningen i jämförelse med avståndet fågelvägen uppgick till hela 60 %. Det bör dock tilläggas, att den stora slingan vid Altersundet åtminstone till en del var framtvingad av det dåtida högre vattenståndet.

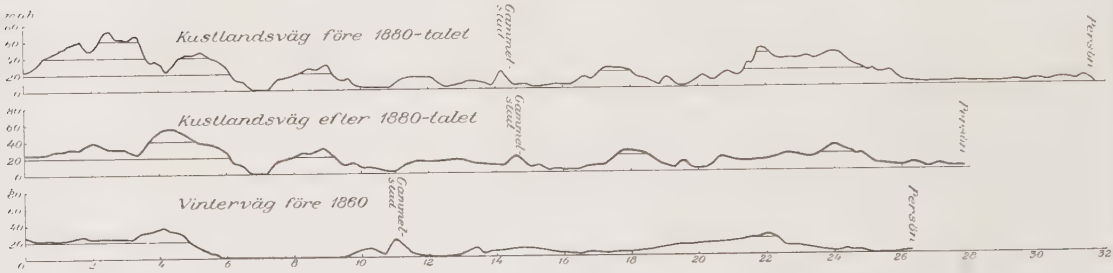



*Fig. 15. Profiler av kustvägen mellan Antnäs och Persön i Nederlule socken.*

— Fig. 15 visar en profil av samma 1600-talsväg inom Nederlule socken: som jämförelse meddelas profilen av vägen efter omläggningen på 1880-talet ävensom av den före 1860-talet nyttjade intervägen.[4] Karaktären av höjdväg förlänade den äldsta landsvägen en ojämn profil och starka lutningar voro vanliga. Inom det utvalda avsnittet förekommo sådana på upp till 1 : 8. En jämförelse mellan 1600-talsvägen och den kustlandsväg, som var i bruk 1940, visar, att å sträckan mellan Antnäs och Persön den förra till blott 13 % gick över mark, som skulle kunnat göra skäl för beteckningen sank, medan den moderna vägen till hela 29 % gick över sankmark.[5]

Att hedmarkerna drogo till sig vägarna, finnas många exempel på. Vägen till Lule lappmark tvingades av forsarna väster om Bo-

[4] Profilerna ha uppmätts med Paulinaneroid (varvid korrektioner införts för lufttrycksförändringar under mätningarna) samt kontrollerad cykelvägmätare; vissa delar av intervägen — över sjöar och fjärdar — ha erhållits från topografiska kartblad, på andra ställen har stegning måst tillgripas.

[5] Enligt uppmätning med en kontrollerad cykelvägmätare.

den upp på land; den var där lagd över den vidsträckta sandslätten vid byn Heden. Kustlandsvägen följde — och följer alltjämt — mellan Kalix och Sangis den flacka Lantjärvsheden mer än 10 km. och gick närmare bestämt längs en svagt välvd ås. Här är alltså ett exempel på det från Mellansverige välkända förhållandet, att de äldre vägarna gärna drogo sig upp på rullstensåsarna, som ju bildade naturliga höjdvägar. F. ö. spelade åsvägarna inte på långt när samma roll i Norr-

*Fig. 16. »Vagnsvägen» mellan Svappavaara och Luongasjärvi var av primitiv beskaffenhet. En mängfald stenar stucko upp i vägbanan och det kan ifrågasättas, om någon påfyllning av jord förekommit.*

botten, där åsarna voro föga sammanhängande och ofta gingo intill vattenvägarna, som i Mellansverige.

Bruksvägen från Svappavaara till Luongasjärvi, byggd på 1650-talet och begagnad som »vagnsväg», tillhör de få någorlunda väl bibehållna vägarna från tiden före 1700-talets mitt. Den påminner i sin byggnad mycket om Nasafjällsvägarna. Över fastmark går den fram, utan att man kan se några spår efter vägkropp; vägbanan kantas av lösbrutna stenar, men i den ligga alltjämt kvar större jordfasta block. Över myrarna ha kavelbroar lagts, bestående av 2—3 m. långt, tvärlagt kavel.

Några vid 1600-talets slut eller 1700-talets början nedlagda delar av kustlandsvägen, som skulle kunnat visa, hur den såg ut efter utbyggnaden till körväg, finnas mig veterligt icke. Med ledning av dåtida källor kan man dock bilda sig en viss uppfattning härom. Vid ting 1729 anklagades avaborna för att de ännu icke satt i stånd det dem tilldelade, 600 famnar långa vägstycket över det s. k. Skägglandet inom Persöns byområde. De försvarade sig med att trots ihärdiga försök »att detta vägstycke upplaga, skall dem likväl omöjligt förefallit att sådant fullkomligen och med varaktighet åstadkomma, emedan själva jordmånen skall vara sump- och morastig och dessutom så lågländ, att allt vattnet utur de där omkring liggande myrar skall dit flyta och avskölja den jord och fyllning, som på vägen varder förd och upplagd».[6] Det citerade visar, att påfyllning av jord ägde rum — i detta fall dock med klent resultat — för att man skulle få en jämnare vägbana. Sannolikt skedde detta inte bara på sankmark utan också på fastmark. Man har nämligen annars svårt att förstå, vad de i tingsprotokollen ständigt framskymtande underhållsarbetena bestodo i.[7] — De besvär, som sankmarkerna förorsakade, voro speciellt stora vid kustlandsvägens anläggning. Vattenståndet var då minst ett par, tre meter högre än nu, och fjärdarna samt sankmarkerna kring dessa sträckte sig betydligt längre inåt land. För att undgå alltför vidsträckta omvägar måste dessa ofta synnerligen besvärliga sankmarker — Skägglandet är ett exempel på en sådan — gång efter annan korsas. Skulle man t. ex. till Gammelstad landvägen söderifrån, måste man passera ett lågt liggande sankt område, enligt barometeravvägningar 1942 beläget blott 2 à 3 m. över den nuvarande havsytan. (Enligt Nordberg [1928, s. 284] skall där under 1600-talet ha funnits en jordbro.) Norr om Gammelstad måste flera lika lågt belägna sankmarker passeras, en omedelbart intill kyrkplatsen, en intill Rutviks by och en, den mest vidsträckta, kring Altersundet, där just Skägglandet låg. Denna omständighet måste — som citatet också visar — till långt fram i tiden ha försämrat vägens beskaffenhet. Förekomsten av sankmarkerna, som vid 1600-talets mitt ännu lågo nästan i nivå med havsytan, synes f. ö. varit en bidragande orsak till att kustlandsvägen icke utbyggts till vagnsväg tidigare än vad som blev fallet.

[6] Norrbottens läns domb., vol. 10, Luletinget 12 mars.

[7] Nordberg belyser med ett långt citat, hämtat ur en landshövdingeskrivelse, kustlandsvägens tillstånd inom Lule och Råne socknar vid början av 1700-talet (1928, s. 284). Vägen beskrives vara stenig och tuvig och borde snabbt förbättras av allmogen genom stenars »avskaffande», jord- och kavelbroars upplagande samt påfyllning med grus, sand och jord.

Dess äldsta sträckning torde långa stycken ganska väl markera 1600-talets strandkonturer.

Kustlandsvägen ger ett flertal exempel på hur vattendragen passerades. Enligt en förteckning från år 1692[8], då vägen just blivit i sin helhet framkomlig för hjuldon, funnos på sträckningen inom Norrbottens län inte mindre än 8 färjlägen, nämligen vid Bergsviken (färjsträcka c:a 1 500 m.), Gäddvik (c:a 800 m.), Råneå (c:a 150 m.), Kalix

Foto G. Hoppe juli 1939.

*Fig. 17. Större stenblock voro hinder, som de gamla landsvägarna måste kringgå. (På 1850-talet nedlagd kustlandsväg mellan Rånbyn och Vitån.)*

(c:a 300 m.), Sangis (c:a 100 m.), Nikkala (c:a 1 200 m.), Vuono (c:a 90 m.) och Torneå (mellan västra älvstranden och staden, c:a 300 m.). — Färjsträckorna gjordes så korta som möjligt; se t. ex. på Pl. IV, hur kustvägen, när den kom från Hortlax, gick ut på en långt utskjutande udde för att Piteälven skulle kunna korsas på ett smalt ställe. Att den sträcka, som man måste färja över Nikkalafjärden, blev så lång, torde ha berott på nödvändigheten av visst vattendjup.[9]

[8] I avskrift i hskr. S 162 y, UUB.

[9] Färjkarlar torde ha tillsatts vid 1600-talets mitt, i något fall ännu tidigare. 1639 beviljades en färjkarl vid Gäddvik vissa friheter för sin tjänst, för vilken han

De längsta broarna, t. ex. de över Ersnäsfjärden och Altersundet, voro från början flottbroar[10], de kortare troligen fasta träbroar.

Till den bild, som nu givits av kustlandsvägen, skall fogas några omdömen från dåtida resenärer. En tysk vid namn Scheller, som i juni 1708 for från Torneå kustlandsvägen söderut, fann sträckan till Kalix »nicht unlustig» (1748, s. 97). Fransmannen Outhier, som deltog i den bekanta gradmätningsexpeditionen till Tornedalen 1736—37, påpekar på flera ställen i sin beskrivning av resan, att kustvägen var sandig; särskilt dålig fann han den å sträckan mellan Gäddvik och Gammelstad (1744, s. 41, 43 och 168). Biskop Johan Bilberg, som 1695 gjorde en resa i vetenskapligt syfte till Torneå, ger en målande skildring av de besvär, som man kunde råka ut för i tjällossningen: »I Ångermanland och Västerbotten var landsvägen så elak, att vi kommo under tiden varken fram eller tillbaka, i det tjälen var på några ställen någorlunda gången ur jorden, där hjulen sjönko ned, och återigen, där han var kvar, gingo de ibland uppe; och måste vi gå där till fots en halv mil väg eller mer ibland, när hästarna som voro utmagra icke förmådde draga vagnen». Man hade merendels »inga andra färjor än att man nödgades sätta hästar och vagnar i två båtar, tvenne hjul i var båt, bindandes sedan båtarna ett stycke från varandra med vidjor, och de som rodde voro i bägge båtarna» (1695, s. 25).

En ingående beskrivning av mera primitiva typer av sommarlandvägar kommer att lämnas först i nästa kapitel; de synpunkter, som där framföras, gälla i stort sett även för äldre tider. Däremot kan det vara skäl att med några ord beröra de strömrensningar, som företogos. Jag har redan nämnt (s. 122, not 2) om vissa forsrensningar längs vägarna upp mot Nasafjäll. Den största strömrensningen var dock otvivelaktigt den, som under Mommornas tid företogs i Torneälven. Om arbetenas karaktär får man ett visst begrepp av en tidigare citerad redogörelse för brukets utgifter.[11] Det heter i denna t. ex. »I Vojakkala-forsen haver man låtit gräva och renovera...», »i Korpikylä-forsen åtskilliga ste-

---

tidigare icke åtnjutit någon ersättning (Brev till kanslikoll. från landshövdingarna i Västerbottens län, 1685, RA). — Vid landsting 1651 beslöt man föranstalta om »färjor eller broar över älvarna», och färjtaxa fastställdes (Strödda domböcker. Protokoll m. m. från landstingen i Norrland, RA). Vid ting med Pite socken följande år utsågos tvenne personer att färja de resande över Pitefjärden (Gävleborgs läns domb. vol. 3, s. 571).

[10] Se Nordberg 1928, s. 280.

[11] I Momma-Reenstierna-saml., vol. 69, RA.

nar... bortbränt...», »upprenoverat vid Saarikoski (troligen någon del av Vuento) en helt ny åder». Sprängning kom alltså inte till användning, utan man glödgade sönder stenarna. — I liten omfattning begagnades liknande metoder även av bondebefolkningen. Det omnämnes sålunda i ett tingsprotokoll från 1706, att en person för båtfartens skull »bortbränt» stenar i Armasjoki.[12]

### Vintervägarna.

I 1687 års landshövdingeinstruktion ges de, så vitt jag har mig bekant, första tydliga anvisningarna rörande vinterväghållning (mom. 15): »Han (landshövdingen) skall ock sig vinnlägga, att vägarna i rättan tid lagas och uppehållas, icke allenast sommarvägarna, utan ock de som om vintern brukas och behövas...», vidare tillses »att allmänna stråkvägarna över sjöarna utstakas med därtill tjänliga grenar och kvistar, och de därhos boende bönder och torpare tillhållas vid laga plikt i rättan tid att försöka, om, när eller var sjöarna bära eller intet bära».[13]

Utprickning av kustvintervägen har, som jag tidigare sökt visa, förekommit långt före lämnandet av dessa direktiv; belägg härför finnas från 1560-talet. — Även andra vintervägar utprickades, som några exempel skall visa. Övermorjärvsborna ålades sålunda 1688 vid fastställt vite att »oppsticka vägen på Kamlungeträsket, efter nu däröver klagas de varit försumme- och motvilliga, var och en främmande snart kan råka i olycka, enär mörkt och oväder är, emedan älven ligger öppen på båda sidor om vägen».[14] Det var förmodligen huvudvägen till Överkalix, som avsågs. — Vid Luletinget 1729 fastställdes skyldighet för persöborna att hålla »stråkvägen över Persöfjärden och det så kallade Norra sundet» utprickad, då »slika vintervägar icke mindre än allmänna landsvägen böra av vederbörande tidigt utstakas».[15] Möjligen avsågs med denna »stråkväg» den senare som kustvinterväg nyttjade vägen från Persön över Rånkölen till Rånbyn. — 1730 förklarades hertsöborna skyldiga att hålla vintervägen från sin by till Lule stad utprickad[16]; även byarnas utfartsvägar utmärktes alltså, åtminstone inom vissa delar av länet.

---

[12] Norrbottens läns domb., vol. 3, s. 386 f.
[13] Styffe: Saml. af Instructioner..., s. 355.
[14] Västernorrlands läns domb., vol. 9, s. 786.
[15] Norrbottens läns domb., vol. 10, Luletinget 12 mars.
[16] Norrbottens läns domb., vol. 11, Luletinget 5 mars.

Från lappmarkerna finnas ett flertal uppgifter redan från 1600-talets sista och 1700-talets första årtionden om att de viktigare vintervägarna höllos utprickade. Vid Arjeplogstinget klagade piteborgarna över »hur försumliga lapparna äro att sticka och utmärka vägen uppå de stora träsken och sjöarna, som äro emellan marknadsplatsen och Piteå stad», så att resorna ofta voro förenade med »stor livs- och hälsofara, när vattnet är på sjöarna». Lapparna tillhöllos »att årligen och i rättan tid samt med buskar väl sticka vägen» och bötesstraff utsattes för eventuellt försumliga.[17] Vintervägen genom Arvidsjaur ålades vid ting 1703 4 personer att »oppsticka... över träsk och stora, släta myrar».[18] Inom Lule lappmark synes utmärkning av vintervägarna först något senare ha börjat praktiseras. Så sent som 1736 påpekades nämligen, att »den allmänna vintervägen emellan Jokkmokk och Storsanden sällan eller aldrig blivit utstickad».[19]

Från 1700-talets början blev det allt vanligare, att allmogen ålades hålla vintervägarna uppkörda. 1714 klagade gästgivaren i Sangis, att »Vånafjärdsborna ej vilja väga väg efter stora fallna yrer», m. a. o. ej ville hålla vägen framkomlig efter inträffade svåra snöfall. Rätten tog saken under övervägande och fastslog, att det vid sådana tillfällen ålåg de »åboende och byamän, som skog och mark äga väga lands-, kyrko- och kvarnväg».[20] I vanliga fall torde dock inom kustlandet uppkörandet av åtskilliga vintervägar — det är osäkert om plogning av dem ännu förekommit — ha verkställts av allmogen utan några särskilda påminnelser från myndigheterna; det måste nämligen ha legat i böndernas eget intresse att kunna ta sig fram till kyrkplatsen och till grannbyarna. Något annorlunda torde det ha förhållit sig inom de vidsträckta lappmarkerna med deras fåtaliga och till största delen nomadiserande befolkning. Där kan väl knappast något frivilligt uppkörande av vintervägarna i större skala ha förekommit. Skyldighet att hålla huvudvägar till tings- och marknadsplatser uppkörda fanns dock tidigt i flera av lappmarkerna. Sålunda tillhölls vid ting i Arjeplog 1701 allmogen att till ett kommande år »vädja» vintervägen från gränsen mot Arvidsjaur till den egna kyrkplatsen, »så att betjänterna tillika med borgerskapet ej måge nödsakas att resa kring fjället mellan lappbyarna». Några lappar uraktlåto emellertid att verkställa »vädjningen» under den följande vintern och dömdes då till böter.[21] Den s. k. Domarvägen mellan Arjeplogs och

[17] Västernorrlands läns domb., vol. 11, s. 633.
[18] Västerbottens läns domb., vol. 11, s. 893.
[19] Västerbottens läns domb., vol. 26, Jokkmokktinget 17 febr.
[20] Norrbottens läns domb., vol. 6, Kalixtinget 26 febr. 1714.
[21] Jämtlands läns domb., vol. 5, Arjeplog 17 jan. 1702.

Jokkmokks tingsplatser skulle enligt tillsägelse vid ting 1734 hållas öppen »årligen ifrån hösten».[22] I Arvidsjaur tillhöllos vid ting 1707 några lappar att »efter starkt oväder vägen oppvädja».[23] I Jokkmokk var däremot enligt ett nyss citerat tingsprotokoll från år 1736 uppkörande

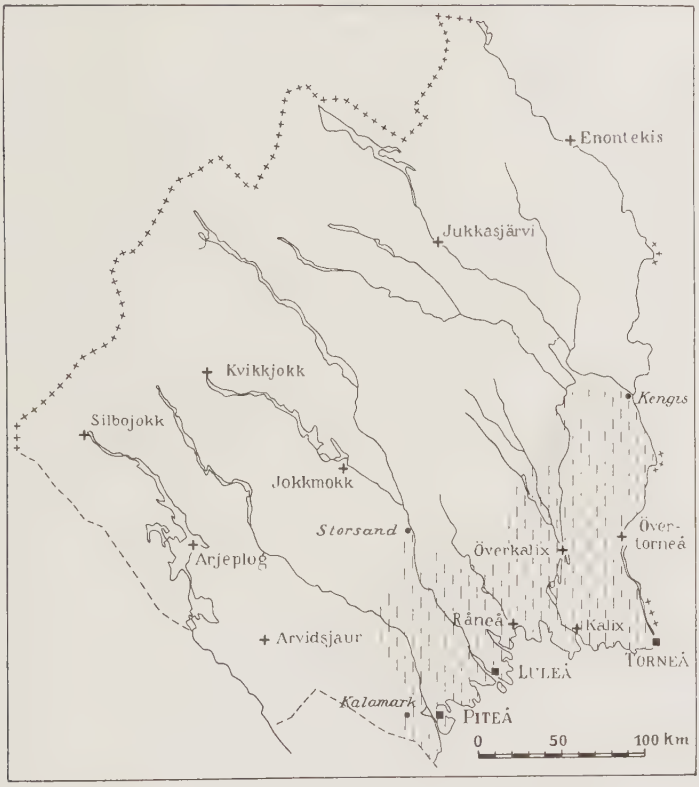



*Fig. 18. Inom det streckade området användes vid slutet av 1600-talet häst som dragare vintertid, inom den övriga delen av länet däremot ren.*

av vägen från kustlandet lika sällsynt som utprickning av den. Från Jukkasjärvi finnes ett belägg från år 1712 på att en lapp fick böta för försummad »oppvädjan».[24]

Då vintervägarna till linjeföring och sträckning knappast skiljde sig från vintervägarna under följande period, sparas den närmare framställningen härav till nästa kapitel, där den dessutom kan stödjas av

[22] Västerbottens läns domb., vol. 25, Arjeplog den 28 jan.
[23] Västerbottens läns domb., vol. 12, Arvidsjaur 12 jan.
[24] Västerbottens läns domb., vol. 14, Jukkasjärvi 9—12 febr.

betydligt flera belägg. Det skall här blott erinras om att intervägarna inom stora delar av länet hade en särskild prägel, då de blott trafikerades med ren, ej med häst som dragdjur. Bebyggelsen var inom huvuddelen av Norrbottens län ännu mycket gles; blott där den tätnade något, såsom längs kusten och ett stycke upp efter de större älvdalarna, var det möjligt att hålla intervägarna trafikabla för häst och släde. Med renar som dragare kunde man däremot relativt väl färdas även på föga uppkörda vägar. I de privilegier, som 1646 meddelades Arent Grape och de andra delägarna vid järnbruket i Tornedalen, ålades lapparna lämna bistånd med körslor, »emedan i samma landsända faller årligen djup snö, så att man om vintern med häst icke kan närmare komma till bruket än på tio eller fjorton milar när».[25] Förmodligen måste man vid denna tid använda ren som dragare vid alla vinterresor norr om trakten av Pello. — I serien Kommunikationer: Vägar, broar och färjor (RA) finnes en förteckning från år 1694 »på miltalet av resorna igenom lappmarkerna». Det uppges där, hur lång del av resorna man begagnade häst resp. ren. Då avståndsuppgifterna synas tillförlitliga, kan man sluta sig till att man vid färder till Pite lappmark började använda ren vid Kalamark, vid färder mot Jokkmokk i Storsand samt vid färder till Torne lappmark i Kengis. Med ledning av dessa uppgifter har kartan fig. 18 uppgjorts; den visar i grova drag de områden inom Norrbottens län, där man vid 1600-talets slut använde ren resp. häst som dragare.[26] — Som jag i det följande kapitlet skall visa, hade renvägarna emellanåt en sträckning som skilde dem från andra intervägar.

## Väghållningsskyldighetens fördelning.

Enligt Kristoffers landslag (B.B. III) ålåg det bönderna att bygga broar och röja vägar efter storleken av vars och ens jordinnehav. De skulle bygga och hålla vägen, som närmast hade intresse av den.

Beteckningen »allmänna landsvägen» om k u s t l a n d s v ä g e n har jag sett använd för första gången i tingsprotokoll från 1630-talet[27]; i varje fall vid denna tid synes alltså vägens byggande och underhåll ha

[25] Avskr. av privilegierna i Momma-Reenstierna-saml. vol. 69, RA.

[26] Givetvis är den gräns, som utlagts på kartan, mycket schematisk. Det förekom förmodligen, att man då och då använde hästar även inom »renområdet», liksom man även använde renar inom »hästområdet». Sålunda uppger Outhier (1744, s. 149), att torneborgarna på 1730-talet bytte ut hästarna mot renar redan vid Övertorneå under sina färder till lappmarkerna.

[27] T. ex. Västmanlands läns domb., vol. 2, s. 334.

handhafts av större samfälligheter än blott de byar, vilkas områden vägen passerade. Av ett flertal tingsprotokoll från en något senare tid framgår det, att samtliga kustlandssocknar voro engagerade i detta arbete, alltså även de, som ej berördes av vägen, nämligen Överkalix och Övertorneå.[28]

Genom vägdelningar hade varje bonde tilldelats ett stycke av kustlandsvägen, som han skulle hålla i stånd. Så tillhölls allmogen inom Lule socken vid ting 1672, »att var och en för sin person inställer sig på vägarna, när de tillsagda bliva, och *utvisa sitt stycke,* sättandes sina bomärken på avstakningarna, sedan det behörigen reparerat är, på det all oriktighet allmogen emellan därigenom förtagas måtte».[29] Avlägset boende bönder kunde leja andra att sköta vägstyckena. Överkalixborna hade t. ex. enligt en uppgift från år 1689 i nära 20 år haft en del töre- och siknäs-bor tingade att mot viss betalning omhänderha dem tilldelade vägstycken.[30] Besvärliga broar kunde skötas gemensamt av en större del av en socken; enligt Nordberg (s. 281) underhöllo sålunda bönderna i den södra delen av Lule socken den långa Ersnäsbron. — Indelningsgrund vid vägdelningar var enligt å landsting 1674 lämnat besked mantalet (Nordberg s. 280).

Som jag tidigare framhållit, åålåg det allmogen att iståndsätta inom kustlandet belägna delar av bruksvägarna till Nasafjäll (och f. ö. även av bruksvägarna mot Kvikkjokk och Kengis, fastän bönderna aldrig torde ha påbörjat något arbete härpå). Någon vägdelning kom knappast till stånd, utan vägbyggnaden synes ha verkställts av arbetare, som härför åtnjöto betalning av sockenmedel. Särskilda utdebiteringar företogos ju också för att täcka de avsevärda kostnaderna.[31]

Enskilda vägar, såsom kyrkvägar, byggdes och underhöllos av intressenterna. Jordinnehav kunde emellertid medföra förpliktelser även för andra än dessa. Innanbäcksborna inom Nederkalix socken voro sålunda tvungna att »göra en god och försvarlig kyrkoväg för pålängsborna, så långt deras (= Innanbäcksbornas) bys del eller trakt sig

[28] Se t. ex. Västernorrlands läns domb., vol. 11, s. 567 (Överkalix 1689) och 570 (Övertorneå samma år).

[29] Västerbottens läns domb., vol. 1, Luletinget 15—17 aug. 1672. — Nordberg uppger (1928, s. 279 f.) med citerande av en vägdelningslängd från år 1689, att till slutet av 1600-talet inom Lule socken vanligen vägstycken tilldelades hela byar eller åtminstone flera bönder inom samma by. — Det ena behövde ju inte utesluta det andra, ty byamännen kunna mycket väl sinsemellan ha företagit en delning av dem tilldelat vägstycke.

[30] Västernorrlands läns domb. vol. 11, s. 567.

[31] Strödda domböcker. Protokoll m. m. från landstingen i Norrland (1642), RA.

sträcker»[32], trots att de själva knappast kunna haft något nämnvärt intresse av denna väg.

Det, som ovan sagts om väghållningen, har enbart gällt sommarvägar till lands inom kustlandet. Vintervägar inom samma område utmärktes och höllos i farbart skick av markägarna eller de närmast boende, vilket säkerligen innebar den mest praktiska lösningen. I ett tidigare citerat mål från 1714 rörande vånafjärdsbornas skyldighet att hålla kustvintervägen öppen genom sitt byområde fastslog rätten, att det ålåg allmogen att »väga lands-, kyrko- och kvarnväg ... inom sina enskilda ägor».[33] Övermorjärvsborna hade 1688 att sticka väg över det närbelägna Kamlungeträsket[34], persöborna 1729 att utmärka en vinterväg över Persöfjärden[35] och hertsöborna året därpå en väg till Luleå.[36]

Lappmarkerna intogo i fråga om väghållningen en särställning redan därigenom, att de icke deltogo i underhållet av kustlandsvägen. Myndigheternas inställning till lapparnas eventuella väghållningsskyldighet framgår av ett av bergsamtet för bergmästaren utfärdat memorial av år 1637: »Han skall ock som oftast både hos landshövdingen och fogden urgera och driva däruppå, att vägen må bliva upprödj emellan bruket (= Nasafjälls silververk) och Piteå stad, dock att detta må ske minst med lapparnas besvär».[37] Denna inställning torde dels bottna i en önskan att reservera lapparna för andra ändamål, nämligen forslor; dels beaktade man landslagens bestämmelse om att väghållningen avilade de jordägande, och slutligen sökte man kanske förhindra, att lapparna vållades avbräck i sitt näringsfång. Alltnog, de delar av bruksvägarna till Nasafjäll och Kvikkjokk, som lågo inom lappmarkerna, byggdes huvudsakligen av bruksarbetare och bruksknektar.[38]

I vissa fall betraktades emellertid lapparna som jordägare och alltså som väghållningsskyldiga. Ett flertal belägg från olika lappmarker och tidpunkter finnas nämligen för att lappskattelandsinnehavare ansågos

---

[32] Västerbottens läns domb., vol. 3, s. 483 (år 1692).

[33] Norrbottens läns domb., vol. 6, Nederkalix 26 febr.

[34] Västernorrlands läns domb., vol. 9, s. 786.

[35] Norrbottens läns domb., vol. 10, Luletinget 12 mars.

[36] Norrbottens läns domb., vol. 11, Luletinget 5 mars.

[37] Bergskoll. reg. 1637, s. 59 ff.

[38] Ang. Nasafjällsvägen enligt bruksräkenskaper i Bergsbruk 379 och 380, KA, och ang. Kvikkjokksvägen enligt räkenskaper i Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—1685: I, Bergskoll. arkiv. — Det kunde dock inträffa, att även lappar deltogo i vägarbeten, men särskild ersättning lämnades då härför (se Bromé 1923, s. 84 f.).

skyldiga hålla vintervägar utprickade, emellanåt även uppkörda över sina land. Arjeplogslapparna, »som träsken äga», tillhöllos 1689 att sticka vintervägen (till Arvidsjaur) däröver.[39] Vintervägen genom Arvidsjaur utmärktes vid 1700-talets början årligen av trenne lappskattelandsinnehavare samt av klockaren, vilken brukade prästgårdsägorna.[40] Slutligen kan nämnas ett fall från Jukkasjärvi, där 1712 en lapp fick böta för försummelse att köra upp en vinterväg över »skattelandet Tioutsojärvi, som han vill sig tillägna».[41]

# Trafiken.

## Trafikanstalter.

Under 1600-talets första årtionden gällde de gamla bestämmelserna rörande skjuts och gästgiveri. Allmogen hade alltså skyldighet fortskaffa de resande samt lämna dem kost och logi, sådana, som foro i kronans ärenden, t. o. m. utan ersättning. Rättvisan förutsatte då, att en noggrann fördelning av skjutsbördan var genomförd. Överenskommelser funnos mellan de olika kustsocknarna om trafiken längs kustvägen. Mellan allmogen i Torne och Kalix socknar träffades sålunda ett avtal år 1633; då det är ganska upplysande, skall det i korthet relateras. Kalixbönderna klagade över att de, som blott utgjorde 60 mantal mot torneböndernas hela 172, skulle behöva skjutsa resenärer, som färdades österut, ända fram till Torneå. En viss jämkning genomfördes därför. Vår, sommar och höst när »någon reser landsvägen» — om den varit framkomlig för hjuldon eller blott för ridande framgår ej — skulle kalixbönderna skjutsa de resande österut fram till Nikkala, under vintern däremot som förut ända fram till Torneå. Vid vissa tillfällen, såsom då »stora herrefärder voro å gång», skulle Kalixborna dock icke behöva skjutsa längre än till Sangis. Resande västerut skulle tornebönderna, liksom tydligen redan tidigare varit fallet, året om fortskaffa till Kalix.[1] I detta fall måste alltså bönderna inom en socken verkställa skjutsresor långt in i en angränsande.

Inom varje särskild socken var en fördelning av skjutsbördan även genomförd mellan de olika bönderna; de talrika åtalen mot personer,

[39] Västernorrlands läns domb., vol. 11, s. 633.

[40] Västerbottens läns domb., vol. 11 (1703), s. 893.

[41] Västerbottens läns domb., vol. 14, Jukkasjärvi 9—12 febr.

[1] Kronofogdens i Torneå arkiv: Äldre handlingar rör. skogshushållning och skjutshållning, LAH.

som försummat sitt »håll» äro vältaliga vittnesbörd härom.[2] Men häri kommer också allmogens missnöje med de dåvarande arrangemangen klart till synes.

Vid 1642 års riksdag beslöts att under tvenne år på försök avskaffa friskjutsen och ersätta den med en särskild gärd, de s. k. skjutsfärdspenningarna. Vid meddelandet härom uttryckte den västerbottniska allmogen sin tillfredsställelse, »eftersåsom skjutsfärderna är dem till stort besvär».[3] Definitivt infördes gärden av 1649 års riksdag.[4]

Vid samma tid började också gästgivare att tillsättas inom Norrbottens län. Den första, som, så vitt jag kunnat finna, gjort skäl för denna beteckning, var en bonde i Storön i Nederkalix socken. Han uppges ha varit av de resande till sjöss, »så kronans tjänare som andra vägfarande folk med omak och gästning mycket överlastad», emedan han bodde så till, att bistånd från andra Kalixbor svårligen kunde erhållas. För att han skulle vara så mycket villigare att biträda de resande, beviljades han 1639 vissa friheter av landshövdingen.[5] 1648 kommo en Jämtöbo och en Säivisbo i åtnjutande av liknande förmåner, för att de fungerade som gästgivare[6] (vid sjövägen?). Vid 1650-talets början, möjligen något tidigare, funnos gästgivare tillsatta även längs kustlandsvägen.[7] Som jag redan framhållit, bibehöllos gästgiverierna vid sjöleden Luleå—Torneå ända till omkring år 1690 (se kartan, fig. 7).

Det förefaller som om allmogen vid 1642 års landsting bibragts den uppfattningen, att skjutsfärdspenningarnas införande helt skulle befria den från skjutsningen. Det var i så fall att inge bönderna ett bedrägligt hopp, ty även därefter kvarstod böndernas skyldighet att vid behov fortskaffa de resande, ehuru ersättning härför nu skulle erhållas.[8] Och behovet fanns verkligen, ty — som landshövdingen framhåller i en skrivelse till Kungl. Maj:t 1650 — gästgivarna hade alldeles för små hemman för att kunna hålla erforderligt antal hästar.

Till att börja med var det de närmast gästgiverierna belägna byarna,

---

[2] Se t. ex. saköreslängder i Västerbottens handlingar 1615: 15, KA, och Västmanlands läns domb., vol. 2, s. 334 (Luletinget 1635, inte mindre än 36 personer sakfälldes).

[3] Strödda domböcker: Protokoll m. m. från landstingen i Norrland, Västerbottens län 1642, RA.

[4] Linde: Sveriges finansrätt, s. 269 f.

[5] Västerbottens läns landsbok 1645, s. 316, KA.

[6] Västerbottens läns landsbok 1648, s. 331 f., KA.

[7] Förteckningar över gästgivarna finnas bland verifikationerna till Västerbottens läns landsböcker, dock icke för alla år och heller icke alltid fullständiga.

[8] Linde: Sveriges finansrätt, s. 468.

som fingo lämna gästgivarna bistånd[9]; de presterade alltså reservskjuts. Härigenom kommo emellertid de vid kustlandsvägen boende bönderna att svårt belastas. Vid landsting 1661 beslöts då, att hållskjuts — tills vidare dock blott på prov — skulle införas för avlägset boende bönder.[10] De skulle ständigt hålla inte mindre än 5 hästar vid varje särskilt gästgiveri, men detta antal torde snart ha reducerats. T. o. m. vid gästgiveriet i Gammelstad, varifrån skjuts bestreds inte bara längs kustlandsvägen utan också upp efter Luleälven, var antalet hållhästar vid senare tillfällen blott 2 eller 3 (Nordberg 1928, s. 287 f.).

Den skjutsorganisation, som här har omtalats, åsyftade blott persontrafiken. Godstransporter måste däremot ordnas helt och hållet genom privat initiativ, bortsett dock från körslor till och från de av kronan så starkt omhuldade bergverken. Borgarna träffade t. ex. avtal med lappar om biträde vid de årliga färderna till lappmarknaderna; det inträffade t. o. m. att de skaffade sig egna renar för dessa resor.[11] Också bönder kunde hjälpa till att forsla vid marknadsfärderna till lappmarkerna (Enequist 1937, s. 141).

Behovet av en fast transportorganisation gjorde sig särskilt starkt gällande vid de olika bergverken, dels därför att det där var fråga om transporter av dittills sannolikt okänd storlek, dels emedan bergverken lågo så långt från tättbebodda områden. Redan kort tid efter bruksdriftens igångsättande vid Nasafjäll synes man ha varit medveten om att den enda rationella lösningen av transportfrågan var att kolonisera trakten kring bruksvägarna; verksamt bistånd med forslorna skulle sedan kunna erhållas av nybyggarna. Alla åtgärder, som man vidtog för att locka sådana, slogo dock fel.[12]

---

[9] Strödda domböcker: Protokoll m. m. från landstingen i Norrland, Västerbottens län 1651, RA.

[10] D:o, 1661, RA.

[11] Uppgifter härom i instruktion för landshövding Douglas och lagman Bure 1692 (i avskrift i hskr. s. 162 a, UUB). Jfr Steckzén 1921, s. 214.

[12] 1638 ålade bergsamtet lappfogden tillse, att ett drygt 100-tal knektar, som lösgivits från sin ordinarie tjänst, skulle bosätta sig längs bruksvägen eller, till någon del, vid gruvan (Bergskoll. reg. 1638, 18 maj). Dessa och andra hugade nybyggare utlovades betydande förmåner (Bergskoll. reg. 31 juli 1638, och 16 okt. 1640). Efter Skelleftevägens tillkomst överflyttades det fördelaktiga anbudet till nybyggare längs denna (Riksreg. 26 april 1646).

Av den ett flertal gånger omnämnda kartan av år 1640 över bruksvägen från Piteå till Nasafjäll framgår, att till detta år blott 6 personer slagit sig ned vid vägen, nämligen vid Keupan, Ersträsk (2 st. vid ett ställe, som av de nuvarande ersträskborna kallas »Gammeltomten»), »Byske» (läge okänt, ej identiskt med nuv. Byske)

Genom att kolonisationsförsöken nu misslyckades fick transportorganisationen något av ett provisorium över sig, till vilket ju f. ö. bidrog, att man icke lyckades få sommarvägen farbar för hjuldon. Redan 1635 hade lapparnas medverkan vid forslorna bebådats[13], och i fortsättningen skulle de engageras i en omfattning, som i stor utsträckning ledde till deras ruin och även flykt från Pite lappmark.[14] — Lappar till ett sammanlagt antal av 50 utskrevos och placerades vid 5 olika hållställen för att från dessa verkställa transporter och skjutsa bruksfolket mellan bruket och lappmarksgränsen vid Gråträsk; för detta erhöllo de skattefrihet och viss betalning.[15] Mellan gruvan och hyttan körde s. k. skattlappar, vilkas transporter voro mera frivilliga och vilka uppburo ersättning endast i form av varor, ej i några friheter. Mellan lappmarksgränsen och kusten slutligen svarade bönderna i Pite, Lule och Skellefte socknar för forslorna.[16]

Även vid silverbruket i Lule lappmark togos lapparnas tjänster i anspråk. Efter i huvudsak samma mönster som vid Nasafjäll inrättades en hålltjänst för lapparna. Sammanlagt 50 stycken utplacerades vid 4 olika håll.[17] Redan från början voro lapparna fientligt inställda häremot och beredde ideliga svårigheter; också här förekom även rymningar undan hålltjänsten till andra lappmarker. Redan av denna anledning var hållapparnas bistånd otillräckligt, och andra lappar måste därför också i stor utsträckning anlitas. Från 1668 förrättades alla forslor mellan gruvorna och hyttan icke av hållappar — hålltjänsten ansågs särskilt betungande på denna sträcka — utan av andra lappar enligt vid varje särskild transport träffat avtal.[18] Mellan lappmarksgränsen vid Storbacken och kusten förrättades forslorna slutligen av bönder.[19]

---

och »Grönnewal» (2 st., läge likaledes okänt). 1638 omnämnas 3 finnar, som slagit sig ned vid Lappträsket (Brev och suppl. till bergskoll. 1638, s. 286). Några andra nybyggen längs bruksvägarna har jag icke sett omnämnda. Inget av dem torde ha överlevt 1600-talets brukstid.

[13] De lappar, som bodde längs vägen, skulle slippa skatten mot att de lämnade bruket nödig hjälp (Kammarkoll. reg. 1635 8 okt.).

[14] Se härom Bromé, s. 157 o. a.

[15] Bergskoll. reg. 2 aug. 1639 och febr. 1640, ävensom bruksräkenskaper i Bergsbruk 379 och 380, KA.

[16] Under de första åren av bergverkets tillvaro råkade pitebönderna ut för att nästan ensamma få bestrida körslorna, men genom brev av den 16 och 17 okt. 1640 ålade bergsamtet landshövding och bergmästare att åstadkomma en rättvis fördelning mellan de 3 ovannämnda socknarna efter deras mantalssumma (Bergskoll. reg.).

[17] Brev och suppl. till bergskoll. 1663: I, s. 503.

[18] Bergskoll. reg. 20 aug. 1668.

[19] Bergskoll. reg. 2 dec. 1664 och 9 nov. 1675.

Vid de i enskild ägo varande Kengisverken möjliggjordes böndernas medverkan vid forslorna genom kronans mellankomst (Brännman 1940 s. 51 och 58). — 1647 åtog sig allmogen i Övertorne socken att bestrida 4 stycken håll (vid Vitsaniemi, Kuivakangas, Pello samt mellan Pajala och Masugnsbyn), och 1659 förlängdes detta åtagande på för mig obekant tid.[20] Om denna hålltjänst åsyftade annat än den rena persontrafiken är ovisst. Av bevarade bruksräkenskaper från 1660-talet framgår, att sommarforslorna på Torneälven verkställdes av bruksfolk, framförallt till bruket knutna soldater, och av bönder med egna båtar. För vinterkörslorna, särskilt i de längst från kusten belägna trakterna, svarade i stor utsträckning vid bruket tillfälligt eller fast anställda lappar.[21]

## Trafikens storlek och fördelning på olika årstider.

Direkta uppgifter om trafikens storlek under denna period äro mycket tunnsådda. På indirekt väg kan man emellertid bilda sig en viss uppfattning om delar av den. På grundval av bestämmelser rörande allmogens kyrkobesök (se s. 93) skulle man t. ex. kunna göra beräkningar av folktillströmningen till kyrkplatserna på söndagarna. Förmodligen utgjorde kyrkoresorna en mycket väsentlig del av cirkulationen inom socknarna, ty det finnes alla skäl att anta att de kombinerades med handelsfärder. En sådan beräkning måste dock komma att innesluta en rad osäkerhetsmoment; t. o. m. den första förutsättningen för den, en exakt kännedom om den kyrkopliktiga befolkningens storlek, saknas, och vidare veta vi inte, *hur* strängt bestämmelserna övervakades — att det var ganska strängt framgår dock av talrika mål rörande försummade kyrkobesök.

Beträffande godstrafiken föreligga ju redan anförda uppgifter om varuutbytets storlek; en omräkning av dessa siffror omöjliggöres därav, att trafikmedlet i de flesta fall är okänt. Om fullständiga specialer över lilla tullen funnits bevarade, hade man dock kunnat se, hur många personer, som passerat städernas tullportar, medförande tullpliktigt gods. Tyvärr har, som jag tidigare nämnt, blott för ett enda år, 1637, och för en enda stad, Piteå, en dylik utförlig special påträffats. Enligt denna uppgick antalet tullbelagda resor till c:a 900; antalet tullbetalande per-

[20] Gävleborgs läns domb., vol. 8, s. 321. — Åtminstone senare, t. ex. på 1680-talet funnos tidvis gästgivare längs denna bruksväg (vid Övervojakkala, Korpikylä och Mikkolansaari).

[21] Momma-Reenstierna-saml., vol. 70, RA.

soner var dock avsevärt lägre, eftersom många gjorde flera resor per år. I siffran ingå ej borgarnas resor, alldenstund de icke finnas specificerade var för sig.

För åtskilliga år finnas uppgifter om summan av den i varje särskild stad erlagda lilla tullen. Dessa summor stå icke i något bestämt förhållande till införda godskvantiteter, eftersom tullsatsen icke fastställdes efter varans vikt eller rymd. Eftersom varuinförseln till var och en av de tre norrbottensstäderna bar sin särskilda prägel, blir en jämförelse av tullsummorna givetvis av tämligen begränsat värde. Det kan likväl förtjäna omnämnas, att Torneå vanligen synes ha haft en väsentligt högre tullsumma än Piteå och Luleå[22], och det ligger därför nära till hands anta, att trafiken till den förstnämnda staden var större än till de andra.

Om storleken av transporterna till och från de olika bergverken finnas åtskilliga direkta uppgifter. Från gruvorna på Nasafjäll forslades under 1640-talet i medeltal 320 tunnor malm per år ned till hyttan vid Silbojokk. Det torde ha motsvarat ungefär dubbla antalet renlass.[23] I omvänd riktning, upp till gruvorna, fördes årligen omkring 120 stavrum ved, sannolikt motsvarande över tusentalet renlass[24], vidare 100 à 200 renlass träkol och ungefär lika många renlass varor av skilda slag såsom proviant, järn, krut m. m.[25] Om transporterna mellan Piteå och Silbojokk finnas, så vitt jag vet, inga liknande fullständiga uppgifter. Det må dock nämnas, att enligt Bromé (1923, s. 159) för ett enda år, 1637, 400 tunnor spannmål begärdes för brukets räkning.

Från Kedkevare-Alkavare torde malmtransporten vanligen ha uppgått till några hundra renlass per år, ehuru exempel på avsevärt större malmforslor finnas.[26] Transporterna upp till gruvorna synas ha varit

---

[22] Intäkterna av lilla tullen förhöllo sig 1693 som 1 för Piteå, 1.5 för Luleå och hela 2.8 för Torneå. 1695 var relationen 1 : 1,4 : 2,5 (Källa: Tull och accis 244 och 245, KA).

[23] Enligt uppgift från år 1663 forslades malmen från Kedkevare »uti säckar eller halvtunnor» (Brev och suppl. till bergskoll. 1663: I, s. 519 ff.).

[24] Av senare citerade bruksräkenskaper för Kedkevare-Alkavare framgår, att 1 stavrum ved som regel svarade mot 10 renlass. Stavrummet motsvarade ungefär 6.8 m.$^3$ löst mått (se Uhr 1944, s. 382).

[25] Uppgifterna rörande transporterna till och från Nasafjäll ur Bergsbruk 379 och 380, KA.

[26] 1662 forslades 321 ackjor malm från gruvorna (Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper och akter 1637—1685, Bergskoll. arkiv), följande år 200 tunnor malm (Brev och suppl. till bergskoll. 1663: I, s. 507). I slutet av febr. 1674 uppges, att

betydligt större än de därifrån. Sålunda gingo 1689 omkring 450 lastade renackjor från gruvorna och c:a 800 till dem.[27] — Enligt en 1674 — vid vilken tid produktionen synes ha varit relativt stor — träffad överenskommelse skulle lapparna årligen uppföra 600 renlass proviant från Storbacken.[28]

Vid Kengisverken voro i motsats till förhållandena vid silverbruken redan transporterna av slutprodukterna (garkoppar och stångjärn) betydande och torde, under förutsättning att de forslades uteslutande sommartid på älven, under åren av högkonjunktur ha uppgått till flera hundra båtlaster. Personalen var då troligen något större än vid de andra verken och provianttillförseln därför större. Till gruvor och hyttor gingo stora transporter av ved och kol, som dock i detta fall kunde hämtas från närbelägna skogar. Det uppges, att under 1660 »främmande lappar», d.v.s. vid bruket icke fast anställda, framfört icke mindre än 1 700 stavrum gruv- och kolved till Svappavaara[29]; om vi fortfarande anta, att ett stavrum motsvarade 10 renlass, skulle mellan 15 och 20 000 sådana ha framförts. Det var en trafik, som även efter nutida mått var imponerande.

Frågan om trafikens fördelning på olika årstider blir på grund av att sommarvägarna till allra största delen voro vattenvägar även en fråga om fördelningen av trafiken på vattenvägar resp. intervägar.

Det må då först påpekas, att huvuddelen av all trafik söderut försiggick sjövägen; särskilt gällde detta godstrafiken. Ja, det kan ifrågasättas om överhuvud någon godstrafik ägde rum på Stockholm, den viktigaste avsättningsorten, annat än sommartid. Sålunda fördes all koppar och allt stångjärn från Kengisverken på båt söderut.[29] Att Bottniska viken gällde för att vara mycket riskabel för sjöfarande, så farlig t. o. m. att på 1600-talet ingen ville åtaga sig sjöförsäkring[30], synes alltså icke ha

under den gångna delen av vintern redan 800 lass malm förts från gruvorna (Brev och suppl. till bergskoll. 1674: I, s. 62).

[27] Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper 1689—90: I, Bergskoll. arkiv.

[28] Brev och suppl. till bergskoll. 1674: I, s. 65.

[29] Momma-Reenstierna-saml., vol. 70, RA.

[30] I Momma-Reenstierna-saml., vol. 69 finnes en beräkning från år 1660 över transportkostnaderna för kopparn från Svappavaara till Stockholm. Det uppges där, att även med en så hög försäkringspremie som 5 % ingen »ändå vill... oss därför försäkra för det farliga farvattens skull». Detta påstående bestyrker en förmodan av Söderberg, (1935 s. 115 f.) att assurans ej kunde erhållas för fart på Bottenviken vid denna tid.

spelat någon roll. Transportkostnaderna voro nämligen med säkerhet många gånger lägre vid båtfart än med andra transportsätt.

Lilla-tull-räkenskaper utgöra den viktigaste källan, när det gäller trafikfördelningen på årstider inom kustlandet. Med ledning av den flera gånger tidigare utnyttjade tullspecialen för Piteå stad 1637 har diagrammet fig. 19 uppgjorts. Detta anger antalet tullbelagda resor per månad förbi Piteås tullportar, men blott landsbygdsbefolkningens resor ha upptagits, ej borgarnas, då dessa inte äro närmare specificerade. Det är att märka, att månaderna äro enligt gamla stilen; 1637 inträffade mä-

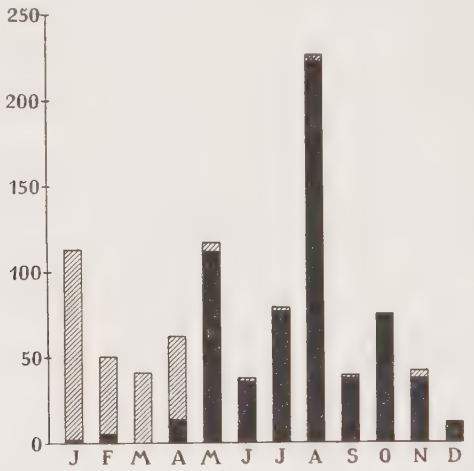



*Fig. 19. Antalet tullbelagda resor per månad till Piteå år 1637.*
*Svart = resor från Pite socken.*
*Streckat = resor från Västerbottens län.*

nadsskiftena enligt denna 10 dygn senare än enligt den gregorianska kalendern. Omräkning till nu gällande kronologi har omöjliggjorts genom att resorna ej äro specificerade noggrannare än per månad. — I diagrammet har skilts mellan resor, som Pite sockenbor företagit, och resor, som personer från det nuvarande Västerbottens län gjort.

Det visar sig då först och främst, att pitebornas handelsresor huvudsakligen företogos under tiden maj—november; ett utpräglat maximum inträffade under augusti. Detta stämmer rätt väl överens med rytmen inom näringslivet. Två så viktiga varor som smör och tjära visade t. ex. mycket markerade införselmaxima just under augusti; det förefaller troligt, att produktionsmaxima för dessa varor inträffat vid ungefär samma tid. — Om också pitebornas varuinförsel ägde rum företrädesvis som-

martid och alltså godstrafiken då hade sitt maximum, kan dock icke den slutsatsen med säkerhet dragas, att maximum för hela trafiken inträffade under sommarmånaderna; kyrkobesök förde t. ex. sockenborna regelbundet till staden även vintertid.

Västerbottningarna infunno sig nästan uteslutande under månaderna januari—april. Under sommarmånaderna seglade de — och detta måste framför allt ha gällt dem, som bodde närmast kusten — söderut med sina varor, eller också uppsöktes de i sina hembyar av kringseglande borgare från Piteå och kanske Umeå. På vintern stod dem just ingen annan möjlighet öppen än att själva avyttra sitt gods i Piteå. Det är betecknande, att inlandsbyarna, som torde ha haft vissa svårigheter att forsla sina varor till kusten på sommaren — älvarna bilda nämligen här inga goda farleder — spelade en framträdande roll bland varuleverantörerna i Piteå.

Något införselminimum, som skulle kunna motsvara en menföresperiod kan icke urskiljas i diagrammet. Hade året varit normalt, om vilket vi emellertid inget veta, skulle menföret inträffat i maj och oktober. Enligt diagrammet var under maj månad antalet resenärer till Piteå stort. Flertalet av dem hörde dock hemma i storbyarna inom nedre delen av Pite socken; vid så korta förflyttningar, som det då kom att röra sig om, måste verkningarna av menföret starkt förtagits.

För år 1715 finnas för de tre norrbottensstäderna uppgifter över inkomsterna för varje månad av lilla tullen.[31] Nu är olyckan den, att året var ett orosår, då ryssinvasion befarades. Om Torneå uppges, att hela staden lagts i aska och borgerskapet gett sig av upp i lappmarken: blott under månaderna juli—september upptogs överhuvud tull där. Diagrammet fig. 20, som visar fördelningen per månad (enligt gamla stilen) av 1715 års lilla tull inom Piteå och Luleå (siffrorna för Torneå ha helt måst kasseras), kan därför icke tillmätas alltför stor betydelse. Månaderna januari—februari, juni—september samt november—december visade kraftig ansvällning av tullinkomsterna; utpräglade maxima förekommo under augusti och december. Augustimaximet torde sammanhänga med högproduktion vid denna tid av lantbruksprodukter, tjära m. m. Månaderna mars—maj samt oktober visade mycket låga tullsummor, och det ligger nära till hands att åtminstone till någon del sätta detta i samband med transportsvårigheter under menföresperioden.

[31] Överdirektörens för tullarna och accisen arkiv: Räkenskaper, specialer (RA).

Denna synes i varje fall på våren ha inträffat vid normal tid, d. v. s. under maj.[32]

För januari—augusti månader 1675 finnas för Piteå och Torneå siffror på summan av lilla tullen plus diverse acciser.[33] Beloppet av de senare torde ha varit ganska ringa och kan icke nämnvärt ha påverkat storleksordningen mellan de olika månadssummorna. För Piteå voro januari—februari samt juni—augusti (enligt gamla stilen) de viktigaste tillförselmånaderna, medan siffrorna för mars—maj voro mycket låga. För Torneå voro siffrorna för mars och juni—augusti högst, medan maj,

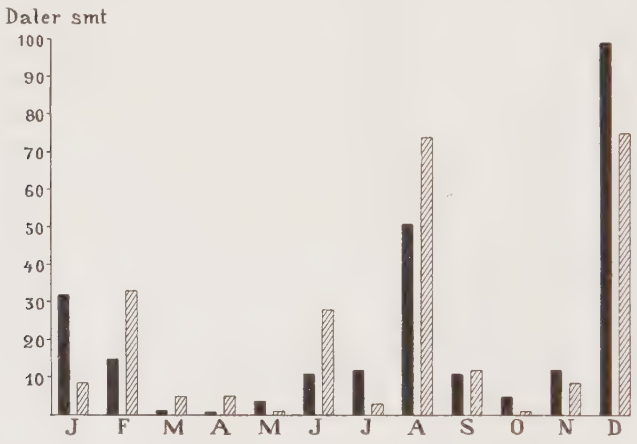



*Fig. 20. Inkomsten av lilla tullen i Piteå (svart) och Luleå (streckat) år 1715.*

den förmodade menföresmånaden, visade en synnerligen låg siffra. Det höga talet för mars beror förmodligen delvis på att borgarna då återvände från lappmarks- och norgeresor.

Sammanfattningsvis må till slut sägas, att godstrafiken mot städerna, så vitt man kan döma av dessa sporadiska uppgifter om lilla tullen, var störst under sommarmånaderna juni—augusti med tydligt maximum under sistnämnda månad samt under vintermånaderna december—mars, med maximum under varierande månader. Ansvällningen under sommarmånaderna synes stå i direkt sammanhang med produktionsmaximum inom städerna närbelägna områden, medan ansvällningen under

[32] Islossningen i Torneälvens nedre lopp inträffade under året vid normal tid, nämligen den 17 maj enligt nya stilen, 6 maj enligt gamla stilen (Johansson, s. 23 och 26).

[33] I Tull och accis 654, KA.

vintermånaderna främst torde bero på att varor då framfördes från längre bort belägna områden, bl. a. lappmarkerna. Under vår och höst inträffade längre eller kortare minima i godstrafiken; till stor del torde dessa varit föranledda av de nedsatta framkomstmöjligheterna under menföresperioderna.

Huvuddelen av den tyngre trafiken på lappmarkerna försiggick vintertid. Det gäller t. ex. borgarnas handelsresor och transporterna till och från silververken. Något annat kan ju knappast heller ha varit möjligt, eftersom körvägar icke funnos och vattendragen inom i varje fall de sydligare lappmarkerna långa sträckor voro helt ofarbara. — Hur oerhört beroende man var av intervägarna för transporterna, framgår av en redogörelse från år 1663 för driften vid silververket i Lule lappmark. Första sommaren bröt man malmen, som under den följande vintern transporterades till bokverket, där den under andra sommaren bokades och varpades. Under andra vintern kunde den föras till hyttan för smältning under den tredje sommaren, och först den tredje vintern kunde silvret föras ned mot kusten.[34] Inom Torne lappmark med dess för båtfart lämpligare vattendrag förekom även sommartid en hel del transporter mot kusten. Sålunda må det erinras om att under Svappavaaras glansperiod den mesta kopparen fördes i båtar ned mot Kengis och därifrån vidare till Torneå. Däremot torde det kunna ifrågasättas om några större mängder gods sommartid fördes *uppför* den bitvis mycket strida Torneälven.

Jag avslutar detta avsnitt med ett diagram (fig. 21), som visar 1689 års körslor mellan Kedkevare-Alkavare gruvor å ena sidan och Kvikkjokk å den andra.[35] Det visar en för lappmarkerna typisk bild därigenom, att forslorna praktiskt taget helt förlagts till vintern, närmare bestämt januari—maj och oktober—december, (omräkning verkställd till gregoriansk kalender) d.v.s. försiggingo på det här högt uppe i fjällen mycket långvariga slädföret. 2 maxima kunna urskiljas, ett under december och ett mera markerat under mars—april, medan forslorna voro ganska små under februari månad. Huvudanledningen till denna ganska egenartade fördelning torde ha legat i lapparnas flyttningar. Transporterna mellan hytta och gruvor företogos, som jag redan berört, av s. k. skattlappar, som i motsats till hållapparna icke voro fast knutna till bruket och som därför voro oförhindrade att flytta i vanlig ordning. På förvinter och senvinter torde flertalet flyttande lappar ha befunnit sig nära

[34] Brev och suppl. till bergskoll. 1663, s. 519—522.

[35] Källa: Lappmarkens silverbruk. Räkenskaper 1689—90: I, Bergskoll. arkiv.

bruket, på högvintern däremot långt ned mot kustlandet. Forslorna verkställdes m. a. o. vid de tidpunkter, då flyttlapparna befunno sig närmast bruket.[36] Den starka trafikansvällningen i mars och april torde även ha varit föranledd av att vintermörkret då börjat lätta på och att vårvinterns skarföre starkt underlättade färderna. — Lapparnas flyttningar och slädförets beskaffenhet äro säkerligen faktorer, som även inom de nedre delarna av lappmarkerna påverkat trafikfördelningen under året.

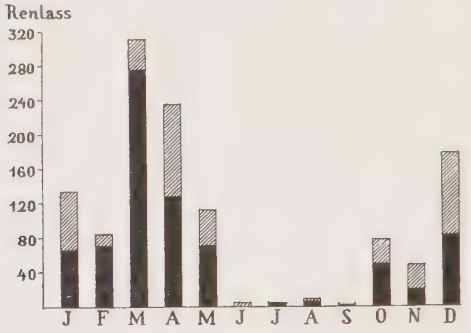



*Fig. 21. Transporterna mellan Kvikkjokk och Kedkevare—Alkavare år 1689.*
*Svart = till gruvorna.*
*Streckat = från gruvorna.*

## Reshastighet.

Goda uttryck för vägarnas tillstånd och effektiviteten hos trafikmedel och trafikorganisation lämna uppgifter om reshastigheten. En utförligare redogörelse för denna inom skilda delar av länet kommer att ges i ett följande kapitel; här skall blott några mera notisartade uppgifter anföras.

För postturen Stockholm—Torneå krävdes under sommaren 1648 en tid av 21½ dygn, varav 4¼ mellan Piteå och Torneå (Holm II, s. 90 f.). På försommaren 1695 gjorde sedermera biskopen Bilberg en färd under delvis ogynnsamma förhållanden från Stockholm till Torneå: den tog dock inte mer än 16 dygn. 1736 for Outhier samma sträcka på 13 dygn, varav mindre än 3 åtgingo mellan Jävre och Torne. Så färdades han emellertid också dag och natt, och det är därför osäkert om ned-

[36] Det är alltså samma förhållande, som i ett följande kapitel kommer att omnämnas för Nasafjälls silverbruk under den senare brukstiden.

bringandet av restiderna kan ha berott på förbättring av vägar och skjutsväsen.

Färden mellan Stockholm och Torneå kunde dock göras på betydligt kortare tid sjövägen. Gynnad av utomordentliga vindförhållanden tog resan blott 4 dygn för den franske skalden Regnard, som 1681 gjorde en av de mest kända färderna till Norrbotten och Lappland. Sjövägens oberäknelighet fick han känna av på hemvägen, då motvind och vindstilla slutligen tvang honom att göra sista delen av resan efter häst.

De outvecklade kommunikationerna inåt land gjorde resorna mycket tidsödande. Den vittbekante resenären de La Motraye tog 1718 2 dygn på sig för resan från Torneå till Övertorneå, och till det blott omkring 18 mil från kusten avlägsna Kengis kom han först på sjunde dagen efter avresan från Torneå, trots att färden gick nästan direkt. Utför älven gick det så mycket raskare; de La Motraye gjorde resan från Kengis till Övertorneå på en dag, men det var i slutet av juni, då högvattnet starkt torde ha ökat hastigheten. Regnard tog under sin resa i augusti bättre tid på sig; han behövde nämligen 3 dagar för färden mellan Kengis och Torneå. — Under sin lappländska resa 1732 använde Linné 5 dagar på sträckan Luleå—Jokkmokk, men hans ständiga intresse för allt i naturen gjorde väl, att reshastigheten icke var så uppdriven.

De hittills anförda reshastigheterna ha gällt sommarfärder. Om vinterresor äro uppgifterna färre. Outhier gjorde i december 1736 den omkring 7.5 mil långa resan från Torneå till Mikkolansaari vid Övertorneå på 11 timmar. Sträckan betraktades tydligen som en normal dagsresa vid 1600-talets slut, ty i en plan över resorna till de olika lappmarkstingen 1695[37] avsattes en dag för tillryggaläggande av den. I samma plan meddelas också, att för 18-milaresan Torneå—Kengis anslogs tvenne dagar, för 20-milaresan Kengis—Enontekis hela fyra dagar. För resan Jokkmokk—Torneå, förmodligen via Gammelstad och i så fall en sträcka på omkring 30 mil, beräknades 4 dagar, för resan mellan Arjeplog och Jokkmokk, som inte gärna kunde ha uppgått till 15 mil, 3 dagar. I det senare fallet torde resan ha skett på helt obanade, eller i varje fall föga uppkörda vägar.

De sist angivna, beräknade restiderna äro säkerligen grundade på långvarig erfarenhet och därför att betrakta som normaltider för resor under högvintern. Inom kustlandet, där vintervägarna torde varit tämligen väl uppkörda, voro dagsturer på 7 à 9 mil normala, i lappmarkerna

[37] I avskrift i hskr. S. 162 a, UUB.

med deras säkerligen mycket sämre vägar dagsturer på 4—6 mil. De här och var i litteraturen förekommande uppgifterna om synnerligen snabba färder efter ren — de La Motraye uppger t. ex. (1723, s. 292), att en ren skulle kunna på mindre än tre dagar fortskaffa packning från Svappavaara till Torneå, en sträcka på över 30 mil, — måste, för den händelse de alls äro riktiga, ha gällt resor under gynnsamma förhållanden och med stark forcering (jfr von Düben 1873, s. 109 ff.).

# Kap. VI. Tiden från 1730-talet till 1850-talet.

## Befolkning, bebyggelse och näringsliv.

### Befolkningens storlek.

Som jag tidigare framhållit, har Sundbärg beräknat folkmängden inom Norrbottens län till 16 500 personer år 1750. Skälen till att folkmängden måst beräknas angåvos också. De kvarstå ända till 1809 och 1810, åren för freden i Fredrikshamn och delningen av Västerbottens län. Först från sistnämnda år finnas, delvis tryckta i vår officiella befolkningsstatistik, uppgifter om folkmängden inom Norrbottens län. Den uppgick 1810 till drygt 32 000 och 1850 till nära 59 000 personer. På de 100 åren mellan 1750 och 1850 mer än tredubblades alltså befolkningen. För den största delen av folkökningen svarade kustlandet, medan lappmarkerna ännu 1850 icke ägde fullt 10 000 personer. Befolkningen i dessa var till nästan hälften lapsk.

### Den fasta bebyggelsen.

Det framgår av mantalslängderna, som från år 1805 redovisa hela befolkningen — fullständiga mantalslängder för lappmarkerna finnas dock först från år 1867 —, att den stora folkökningen under perioden 1750—1850 framförallt föll på de gamla byarna längs kusten och vid älvarnas nedre lopp. Inom kustlandet tillkom även mellan älvdalarna dock mångenstädes ny bebyggelse. Ett viktigt nybyggesområde utgjorde t. ex. den s. k. Soukolatrakten mellan Torne och Kalix älvar, ungefär motsvarande den nuvarande Korpilombolo socken; ett annat låg i de västra delarna av Pite och Älvsby socknar.

Den fasta bebyggelsen inom lappmarkerna erhöll under perioden avsevärda tillskott; då nybyggena mångenstädes starkt influerade även på huvudvägarnas sträckning, är det här anledning till något större utför-

lighet. I Pite lappmark funnos ännu 1750 blott några få nybyggen, nämligen vid stränderna av Uddjaur, d. v. s. inom Arjeplog. Först under 1750-talets sista år och 1760-talet fick Arvidsjaur sina första nybyggen: Glommersträsk (1758), Abborrträsk (1762), Pjesker (1762), Myrträsk (1768) och Lappträsk (1769).[1] För det återuppståndna silverbrukets i Pite lappmark räkning anlades under de sista årtiondena av 1700-talet åtskilliga bruksnybyggen, men först under 1800-talet sköt nybyggesrörelsen fart riktigt på allvar. 1825 funnos i (det nuvarande) Arvidsjaur redan ett 60-tal gårdar, i Arjeplog ett 40-tal.

Inom Jokkmokk voro viktiga riktlinjer för bebyggelsen uppdragna redan under 1600-talet. Ett nytt bosättningsområde uppstod emellertid under 1700-talets senare hälft inom södra delen av socknen, kring Holmträsk, Puottaure och Stenträsk. Under 1700-talets sista år utsynades som ett led i de Hermelinska planerna på en utvidgad bruksverksamhet inom Norrbottens län ett stort antal nybyggen; åtskilliga av dem kommo också till stånd. 1825 funnos i socknen sammanlagt ett 70-tal gårdar. Här liksom f. ö. också i Pite lappmark anlades även under tiden 1825—1850 ett flertal nybyggen.

Omkring år 1740 funnos inom Gällivare nybyggen framförallt vid Råneälven, i Ängesåns och Skrövåns dalstråk och i trakten av Soutojärvi. Bebyggelsens utformning under 1700-talets senare hälft stod i intimt beroende av bergsbruket inom socknen. Ett stort antal nybyggen anlades sålunda längs bruksvägarna mot Rånedalen, Överkalix och Luledalen. 1825 funnos inom socknen 90 gårdar; antalet visade under de följande årtiondena en stark ökning.

Inom Jukkasjärvi och Karesuando socknar anlades den nya bebyggelsen till största delen i anslutning till äldre bebyggelse. 1825 funnos i Jukkasjärvi ett 60-tal och i Karesuando ett 30-tal gårdar.

## Näringslivet.

Ännu fram till 1800-talets mitt bar näringslivet självhushållets prägel. Jag skall blott belysa detta med ett par exempel. — Bönderna voro i stor utsträckning sina egna mjölnare. Nästan varje by och nybygge hade sin egen skvaltkvarn i någon liten bäck; enligt Raabs militärbeskrivning fanns det enbart inom Råne socken över 50-talet skvaltor på 1820-talet. — Hemvävda tyger användes i stor utsträckning; enligt

[1] Uppgifterna rörande bebyggelsen inom lappmarkerna äro hämtade ur 1825 års jordebok, KKA.

kommerskollegii s. k. näringsberättelse för år 1826[2] funnos sammanlagt omkring 3 400 vävstolar inom länet, och tillverkades under året c:a 250 000 alnar linne- och ylletyger (siffror, som dock säkerligen icke äga någon högre grad av exakthet).

Ett visst varuutbyte förekom dock givetvis. Näringar som bergshantering och skogsbruk arbetade t. o. m. huvudsakligen för avsalusproduktion.

### Bergshantering.

Under 1700-talets första årtionden förde bergshanteringen inom länet en tynande tillvaro. Av 1600-talsanläggningarna funnos blott Kengisverken kvar, och produktionen vid dessa var relativt liten. Med 1730-talet kom dock ett påtagligt uppsving, som fick sitt främsta uttryck i försöken att tillgodogöra sig malmrikedomarna vid Gällivare. — Av de icke så få bergverk, som voro i bruk under tiden därefter och fram till 1800-talets mitt, skall jag beröra endast sådana, som hade större betydelse för utvecklingen av länets kommunikationer.

*Kengisverken.* Av 1600-talets imponerande bergverksanläggningar i övre Tornedalen fanns på 1730-talet icke mycket kvar: utom gruvorna blott en masugn vid Masugnsbyn och ett stångjärnsverk vid Kengis. På 1740-talet byggdes en ny masugn vid Palokorva, ungefär en halvmil nedanför den ödelagda masugnen vid Tornefors, vilket namn övergick på den nya masugnen.[3] Från 1750-talet var det vanligt, att de båda masugnarna blåste vart annat år, en i sänder. 1804 företogs emellertid den sista blåsningen i Masugnsbyn[4], och Tornefors var därefter den enda masugnen. Ett nytt stångjärnsverk uppfördes 1752 vid Svanstein; det var i gång till början av 1800-talet. Från mitten av 1700-talet förekom även ett visst manufaktursmide vid Kengis. — Malmen togs liksom tidigare huvudsakligen från gruvorna vid Masugnsbyn, men tillsats av malm från Svappavaara, i senare tid även Luossavaara, var, som bergmästarrelationerna visa, vanlig.

---

[2] Årsberättelser. Fabriker m. m. Ser. 2. Landet. Kommerskoll. arkiv.

[3] Uppgifterna rörande Kengisverken äro hämtade ur bergmästarrelationer i LBA och RA. En god sammanställning av deras historia lämnar bergmästare Trysén i K. B:s 5-årsberättelse 1876—80, s. 31—35. En detaljerad produktionstabell åtföljer denna framställning.

[4] 1804 års bergmästarerelation, RA, och Portins Övertornebeskrivning I, s. 174 (SHM). Bälgarna vid den gamla masugnen flyttades till ett nytt masugnsställe vid Karanäs, beläget på mark, som blott några år senare övergick i rysk ägo.

Driften vid Kengisverken fluktuerade starkt och låg vissa perioder t. o. m. helt nere. 1730-talet och de båda följande årtiondena kännetecknades av relativt stor produktion; vanligen tillverkades då omkring 100 ton stångjärn per år. Med 1760-talet inleddes en nedgångsperiod, som dock avbröts redan på 1770-talet. Efter en ny tillbakagång hade verken åter repat kraft under 1800-talets första årtionde, men stodo sedan stilla under hela 1810-talet. Driften togs åter upp på 1820-talet och pågick sedan under de följande årtiondena. 1700-talets produktionssiffror uppnåddes dock icke mer. Snarast hörde det till undantagen, att tillverkningen av stång- och ämnesjärn översteg 50 ton under ett år.

Stångjärnet sändes till Torneå för vidareexport, medan manufakturen till stor del torde vunnit avsättning inom orten. Under 1800-talet såldes smärre mängder manufaktur av mera speciell beskaffenhet (metrevssänken, harpuner) till Norge. 1823 synes denna utförsel varit relativt stor, men uppgick likväl icke till mera än drygt 4 ton.[5]

*Gällivareverken.* Den äldsta säkra uppgiften om malmfyndigheterna vid Gällivare lämnas i 1704 års bergmästarrelation (LBA), men brytning av dem igångsattes först vid slutet av 1730-talet. Åtskillig diskussion förekom då rörande lämplig placering av masugn och stångjärnsverk, där Gällivaremalmen skulle kunna bearbetas: slutligen stannade man för att placera masugnen vid Strömsund, beläget intill kusten, och stångjärnsverket, som sedan fick namnet Melderstein, i närheten av Orrbyn, ett stycke upp efter Råneälven. Anläggningarna stodo klara några år in på 1740-talet. De första malmforslorna från Gällivare företogos vintern 1741—42.[6] — Förhoppningen, att man skulle kunna klara sig blott med gällivaremalm visade sig snart förhastad, ty dels var det svårt få fram erforderligt kvantum, dels blev, något som föga överraskar, järnet av dålig beskaffenhet utan tillsats av annan malm.[7] Uppköp av malm och f. ö. även tackjärn från Mellansverige måste därför regelbundet företas.

Produktionen var under 1700-talet relativt liten. Under 5 år omkring år 1750 tillverkades enligt bergmästarrelationerna c:a 80 ton tackjärn årligen vid Strömsund, och under 6 år på 1770-talet var produktionen ännu lägre, omkring 50 ton per år. Många år stod masugnen alldeles stilla. — Stångjärnstillverkningen varierade vanligen mellan 50 och 100

---

[5] 1823 års bergmästarerelation, RA.

[6] Brev från bergmästare Stockenström 7 juni 1742. Brev och suppl. till bergskoll., 1742: III.

[7] Se t. ex. 1747 års bergmästarerelation, RA.

ton per år; när 1770 hela 120 ton stångjärn uträcktes, innebar detta nytt rekord.

Under 1700-talets sista år vidgades starkt ramen för det på gällivaremalm baserade bruksdistriktet i och med S. G. Hermelins välbekanta insats. Han hade f. ö. planerat att även öka basen för bruksverksamheten genom att låta bearbeta de rika malmtillgångarna vid Ruotevare ovanför Kvikkjokk; en tanke, som, efter det en del förberedande åtgärder hunnit vidtas, måste uppges. Till de bestående resultaten av Hermelins verksamhet hörde en masugn vid Selet och stångjärnsverk där samt vid Töre. Under hans ledning ökade järnframställningen starkt; enbart vid Selets masugn tillverkades sålunda inemot 300 ton tackjärn under ett enda år.

Hermelins ekonomiska debacle medförde till att börja med en viss inskränkning i driften, men den repade sig snart i nya ägares händer. Under åren 1820—25 tillverkades i medeltal per år, då blåsning förekom, vid Strömsund 140 och vid Selet 135 ton tackjärn. Ett antal nya anläggningar tillkommo också. Vid mitten av 1820-talet uppfördes sålunda en ny masugn vid Gyljen i Överkalix, och 1834 stod vid Avafors i Råne socken en annan färdig att tas i bruk i stället för den nedlagda vid Strömsund. Nya stångjärnsverk uppfördes under 1820-talet vid Alter i Norrfjärdens socken samt vid Vitåfors i Råne socken. — Enligt en av landshövding P. H. Widmark uppgjord tabell (1860, s. 79) tillverkades under åren 1834—1850 i medeltal vid Törefors 100, vid Vitåfors 80, vid Melderstein 145, vid Selet 120 och vid Alter 95 ton stång- och ämnesjärn per år. Under samma tidsperiod tillverkades i medeltal per år, under vilka blåsning ägde rum, 355 ton tackjärn vid Gyljen (12 blåsningsår), 325 ton vid Avafors (12 år) och 390 ton vid Selet (11 år).

Vid flera av verken förekom manufakturtillverkning, men stångjärnet utgjorde huvudprodukten. Det utskeppades söderöver.

De uppgifter, som lämnats om storleken av länets tack- och stångjärnsproduktion, äro avsedda att ge ett visst begrepp om de godskvantiteter, som bragtes i rörelse. Järnet utgjorde dock blott en del av dessa. Till masugnarna forslades stora mängder malm; om dessa transporter finnas åtskilliga direkta uppgifter, för vilka jag skall redogöra i avsnittet om trafikens storlek. Vid masugnar och stångjärnsverk krävdes betydande kvantiteter träkol, som ofta måste transporteras avsevärda sträckor. I domböcker från 1700-talet för det s. k. Råneå bergsting (LBA) förekomma talrika mål rörande försummade kolleveranser till Melderstein och Strömsund; syndarna kunde höra hemma i flera mil avlägsna byar såsom Sävast, Svartbjörsbyn (i Överlule socken) och Töre. Fig. 22

ger en framställning av de årliga träkolsleveranserna till Selets bruk vid 1800-talets början (medeltal per år 1805—06).[8] De uppgingo då regelbundet till mellan 3 000 och 4 000 stigar om 12 tunnor, d. v. s. 60 000 à 80 000 hl., per år. Producenterna bodde inom ett område med 2½ mils radie räknat från Selet.

*Fig. 22. Träkolsleveranserna till Selets bruk i medeltal per år omkring år 1805.*

Även en säkerligen inte alldeles obetydlig persontrafik uppstod till och från bruken. Dit sökte sig t. ex. säsongarbetare från skilda håll. Sålunda påstodo Rutviksborna inom Nederlule socken vid ting 1763, att de »ibland om somrarna» arbetade vid Meldersteins bruk.[9]

---

[8] Uppgifter rörande »kolankomsten» till Selets bruk finnas i Hermelinsaml., vol. 18, RA.

[9] Norrbottens läns domb. 1763, Luletinget 16 febr.

*Nasafjäll.*[10] Vid skilda tidpunkter efter ödeläggelsen av silvergruvorna vid Nasafjäll hade intresset för dem åter väckts till liv. Under de första åren på 1770-talet började man så åter bryta malm där. Hytta uppfördes vid Adolfström vid Laisälvens övre lopp; den första smältningen kunde äga rum där år 1775. Drift pågick till ett årtionde in på 1800-talet. Enligt Bromé (s. 340 f.) torde den sammanlagda produktionen ha uppgått till 113 kg. silver och 21 340 kg. bly. I medeltal framställdes under de år, då produktionen var i gång, blott omkring 5 kg. silver, d. v. s. betydligt mindre än under den första brukstiden.

## Skogsbruk.

*Såghantering.* Som jag tidigare nämnt, torde de första vattensågarna inom Norrbottens län ha anlagts vid eller något före mitten av 1600-talet. Först under 1700-talets första decennier undergick emellertid deras antal en starkare ökning; enligt landshövding Gyllengrips relation till 1734 års riksdag, daterad april 1734[11], voro sålunda inte mindre än 18 sågar under byggnad. Vid en av en sågkommission år 1741 förrättad undersökning fanns sammanlagt hela 62 sågar inom länet.[12] De voro alla grovbladiga och hade en produktion, som blott för ett fåtal översteg en så begränsad kvantitet som 100 tolfter per år. Flertalet sågar, inte mindre än 40, låg inom Pite socken; Lule socken hade 11, Råne blott 1, Nederkalix 7, Nedertorne ingen enda, men Övertorne 2 (bortsett från 1 på numera finsk mark). De ägdes av bönder och lågo i smärre vattendrag. I Pite socken hade nästan varje större by en eller flera sågar, Svensbyn t. o. m. 7 st. och Roknäs 5; med undantag för en Älvsbyn tillhörig såg lågo de alla på högst ett par, tre mils avstånd från kustlinjen. Även i de övriga socknarna lågo sågarna nära kusten; blott de båda sågarna i Övertorne (vid Turtola) lågo på något större avstånd därifrån. — Som av en tidigare diskuterad tabell (s. 87) framgår, torde omkring år 1740 produktionen av bräder och plankor ha uppgått till mellan 15 000 och 20 000 tolfter per år, varav huvuddelen kom på Pite socken.

Sågkommissionen av år 1741 utdömde av olika anledningar — förmenad skogsbrist, avlägset läge — 16 av de i bruk varande sågarna och fixerade den maximala produktionen till 4 500 tolfter; om denna på-

[10] Uppgifterna rörande den senare brukstiden vid Nasafjäll äro hämtade från Bromés arbete.

[11] Utskottshandlingar till 1734 års riksdag, vol. 32, RA.

[12] Kammarkoll. 3:e provinskontor, n:rserie, konv. 137.

tvungna inskränkning ens i början iakttagits, vill jag lämna därhän.

Under 1700-talets senare del började en och annan finbladig såg med betydligt högre produktionskapacitet än de grovbladiga anläggas, och de svarade snart för en allt större del av produktionen. — 1771 och 1772 uppgick bräd- och plankexporten från de olika norrbottensstäderna till följande antal tolfter:[13]

| | Piteå | Luleå | Torneå | Summa |
|---|---|---|---|---|
| 1771 | 18 800 | 2 700 | 1 900 | 23 400 |
| 1772 | 19 000 | 3 600 | 2 950 | 25 550 |

Pitedistriktet bevarade alltså sin dominerande ställning. Till dessa siffror vill jag foga några, hämtade ur Hülphers' arbete om Västerbottens städer och ägnade att belysa de ganska betydande fluktuationerna i brädexporten. Från Piteå utfördes under 7 angivna år mellan 1765 och 1793 högst 23 516 tolfter (1774) och lägst 7 385 (1781) (a.a., s. 59, not z). Till Luleå infördes, sannolikt nästan helt för export från staden, 1769 inte mindre än 14 577 tolfter, men 1781 blott 989 (a.a., s. 87 f, not c). Införseln av bräder till Torneå kunde vid samma tid variera från något hundratal tolfter till flera tusental (a.a., s. 118, not o).

Bortsett från någon enstaka oskattlagd såg funnos år 1819 enligt jordeboken för detta år (KKA) sammanlagt 44 sågar. 28 av dem voro grovbladiga med liten produktion, medan 16 voro finbladiga och svarade för huvuddelen av produktionen, enligt vad kommerskollegii näringsberättelser[14] ge vid handen. Av de finbladiga, skattlagda sågarna lågo 5 inom Pite socken, 2 i Lule, 1 i Råne, 4 i Nederkalix och 4 i Övertorne socken (de dåtida socknarna). Flera lågo ett gott stycke in i landet, t. ex. Brattfors i närheten av Manjärv, Hedensfors och Ljusså i Överlule socken samt de 4 sågarna i Övertorne socken (Ekfors, Ylinenjoki, Eknäs och Pentisjoki). — Under ett år vid ungefär samma tid, 1815, uppgick brädutförseln till omkring 17 000 tolfter[15], men låg under 1820-talet normalt mellan 25 000 och 30 000 tolfter.[16] Enligt landshövdinge-

[13] Källa: Utredningar rör. handel och manufakturer 1773, Kommerskoll. arkiv.

[14] Berättelser över fabriker m. m. Ser. 2, landet (skilda år), Kommerskoll. arkiv.

[15] Hskr. S 162 a, UUB.

[16] Brädtillverkningen 1817—1828 kan följas i tabellen s. XIV f. i Skogs- och Jaktväsendet i Sverige intill 1870. Siffrorna där äro hämtade ur kommerskollegii näringsberättelser. Raab uppger i sin militärbeskrivning från år 1829 (KrA), att brädsågningen årligen uppgick till 30 000 tolfter av alla slag.

Det är att märka, att alla uppgifter om antalet tillverkade tolfter äro enligt s. k. »enkel räkning», d. v. s. utgöra en hopsummering av de olika slagen bräder (även plankor) utan några som helst omräkningar till enhetligt mått.

berättelserna förblev sedan exporten tämligen konstant till mitten av 1840-talet[17], då den raskt ökade. Under åren 1847—1850 uppgick den till i medeltal inte mindre än 70 000 tolfter per år. Då hade emellertid antalet finbladiga sågar ökat till 25.

*Tjärtillverkningen.* Tjärbränningen ägde som jag tidigare visat gamla anor inom Norrbottens län. Tullängder exempelvis från 1560-talet och från början av 1600-talet visa, att smärre kvantiteter tjära redan då infördes från Norrbotten till Stockholm.[18] På 1730-talet hade den årliga tjärexporten från Norrbotten stigit till omkring 5 000 tunnor (se s. 87). 1771 utfördes i det närmaste 9 000 tunnor och följande år bortåt 10 000, varav mellan 3 000 och 4 000 från Piteå, 6 000 från Luleå och blott något hundratal från Torneå.[19] Vid ungefär denna tid började en lång period av högkonjunktur för norrbottenstjäran. Enligt Hülphers[20] infördes vid början av 1780-talet följande antal tjärtunnor till norrbottensstäderna för vidareexport söderöver:

| | Piteå | Luleå | Torneå | Summa |
|---|---|---|---|---|
| 1780 | 8 640 | 8 964 | 3 300 | 20 904 |
| 1781 | 8 964 | 12 420 | 5 868 | 27 252 |

Ehuru underkastad avsevärda fluktuationer visade tjärexporten en påtaglig stegring under de följande årtiondena och nådde 1815 en så imponerande siffra som 36 000 tunnor.[21] Av dessa utskeppades inte mindre än 20 000 från Luleå och omkring 10 000 från Piteå samt blott omkring 4 000 från Haparanda; resten utfördes utan att passera tullkammare. — Därmed tycks emellertid kulmen ha nåtts, och under de följande årtiondena skedde t. o. m. en viss tillbakagång i tjärbränningen, som särskilt drabbade de sydligare socknarna, enligt vad landshövdingeberättelserna visa. Omkring 1830 utfördes c:a 20 000 tunnor per år, en siffra, som var ganska normal till periodens slut.

Tjärtransporterna spelade en mycket viktig roll i det tidigare 1800-talets diskussioner i kommunikationsfrågor, särskilt rörande strömrens-

[17] Enligt Westfelts militärbeskrivning av år 1837 (KrA) tillverkades i Norrbottens län årligen 7 100 tolfter bräder och inte mindre än 12 200 tolfter plankor; Pite socken svarade för över 90 % av hela tillverkningen, vilket dock förefaller väl mycket.

[18] Tull och accis 307, 365, 373, KA.

[19] Utredningar rör. handel och manufakturer 1773, Kommerskoll. arkiv.

[20] 1797, s. 59 not z, s. 87 f. not c och s. 118 not o.

[21] Hskr. S 162 a, UUB.

ningar. Det är därför på sin plats med en närmare utredning av tillverkningsorterna för tjäran. Då städernas handelsområden voro mycket vidsträckta, säga uppgifter rörande exporten från dem inte ens från vilken älvdal tjäran härstammade; för att kunna yttra oss om t. ex. behovet av strömrensningar, är det emellertid önskvärt med uppgifter just härom.

I reseskildringar, militärbeskrivningar, strömrensningshandlingar och andra källor påträffas ofta mera tillfälliga uppgifter om tjärproduktionens storlek inom olika socknar. Ett material av långt större värde står oss emellertid till buds, nämligen de s. k. tunnekrönarnas rapporter över antalet krönta tjärtunnor.

I brev av den 16 april 1822 ålade landshövdingeämbetet i Norrbottens län kronofogdar och magistrater att från och med detta år inkomma med uppgifter om antalet tunnekrönare samt att öva insikt över att dessa inlämnade förteckningar på »ej mindre det antal tjärtunnor än även övriga tunnor, halvtunnor och fjärdingar, som under loppet av året blivit krönta»; krönarnas rapporter jämte av kronofogdar och magistrater verkställda sammandrag skulle insändas till landshövdingeämbetet.[22] Kröningen företogs på försommaren, huvudsakligen i producenternas hemorter och förmodligen innan tjäran itappats. Att antalet krönta tunnor direkt motsvarade produktionen av tjära, framgår emellertid otvetydigt av landshövdingeämbetets till kommerskollegium avgivna rapport över näringarna, daterad den 2 november 1822. Det heter där, att tjärtillverkningen under året »enligt nyligen inkomna förteckningar över tunnekröningen ... för hela länet uppgått till nära trettiotusende tunnor».[23]

Blott för ett enda år, nämligen 1822, har jag bland kronofogdars och magistraters brev till landskansliet påträffat fullständiga rapporter över kröningen av tjärtunnor. För varje följande år bli luckorna i materialet allt större, men ännu på 1850-talet insändes alltjämt rapporter från smärre områden.

Att fullständiga rapporter finnas just från år 1822, är ovanligt tursamt, alldenstund de kunna ge en situationsbild från den tidpunkt, då strömrensningar voro som mest aktuella. Krönarnas primäruppgifter för detta år[24] ha därför fått ligga till grund för en kartografisk framställning av tjärproduktionen under året, fig. 23. — Innan jag går att diskutera kartan, måste det emellertid påpekas, att tjärproduktionen inom

[22] Landskansliets i Norrbottens län brevkoncept 1822, nr 393. LAH.

[23] Berättelse över fabriker m. m. Ser. 2. Landet 1821, Kommerskoll. arkiv.

[24] I Landskansliets inkomna handlingar, huvudserien 1822: II och 1823: II, LAH.

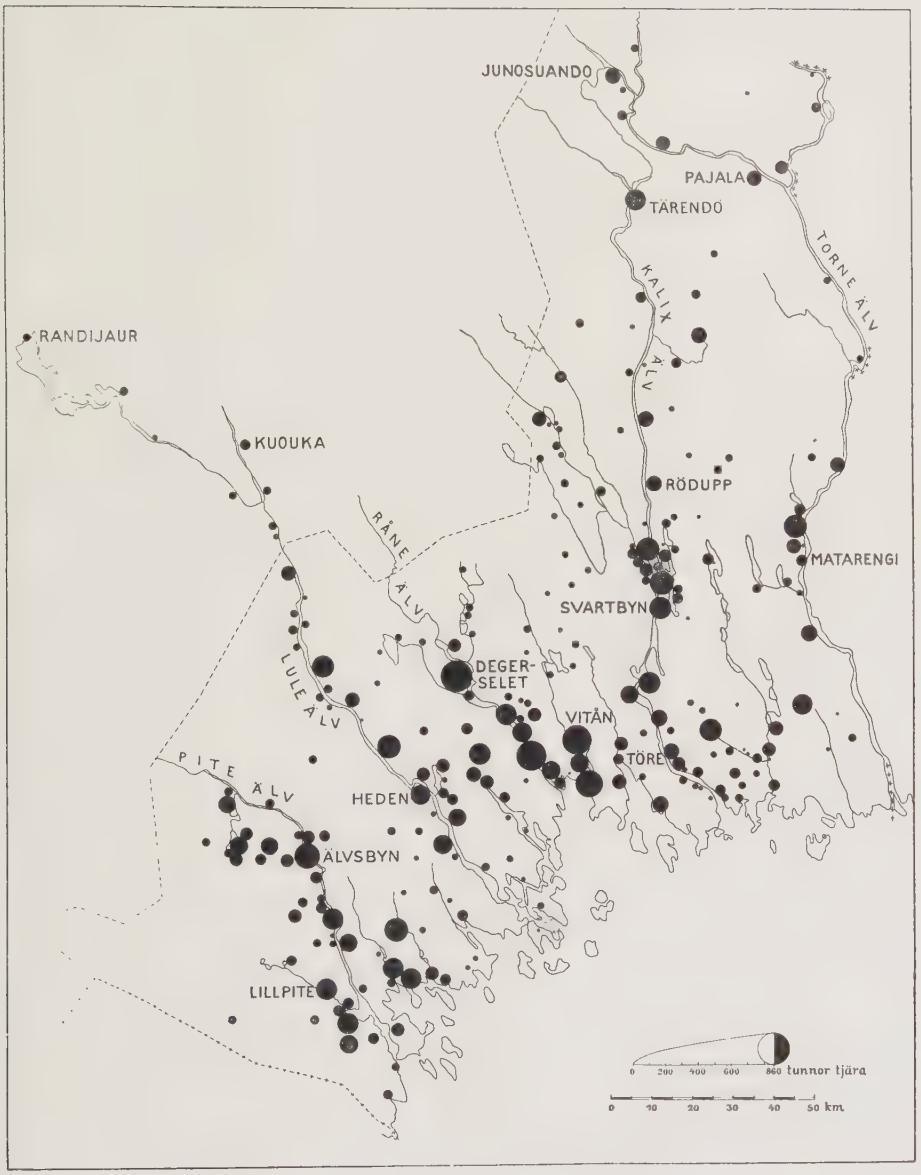



*Fig. 23. Produktionen av tjära inom Norrbottens län (exklusive Pite lappmark) år 1822.*

Pite lappmark, som vid denna tid hörde till Västerbottens län, icke är mig bekant.[25] Den kan dock knappast ha uppgått till mer än tusentalet tunnor.[26]

Tjärproduktionen var, som fig. 23 visar, spridd över ett mycket vidsträckt område. I Pitesocknarna tillverkades inalles 7 500 tunnor, i Lulesocknarna (inkl. Jokkmokk) 5 200, i Råne socken 5 600, i Kalixsocknarna 7 400 och i Tornedalssocknarna (inkl. de nuvarande Korpilombolo, Tärendö, Pajala och Junosuando socknar) 3 500. Utpräglade tjärbränningscentra voro Älvsbyområdet, Råne- och Vitådalarna samt Överkalix socken. Beaktansvärd var den roll, som en bit in från kusten belägna byar spelade. Av Pitesocknarna svarade Älvsby för 40 % av hela produktionen, av Luledalssocknarna Överlule, Edefors och Jokkmokk för inte mindre än 80 %. I Råne socken tillverkades 40 % av tjäran på större avstånd än 25 km. från kusten. I Överkalix socken tillverkades 3 900 tunnor, omkring 400 mer än i Nederkalix. I Nedertorneå och Karl Gustav tillverkades inalles 600 tunnor mot 1 500 i Övertorneå och Hietaniemi samt drygt 2 000 i de avlägsna Korpilombolo, Tärendö, Pajala och Junosuando. Lappmarksgränsen utgjorde i huvudsak gräns för tjärbränningen, ehuru smärre mängder även tillverkades innanför den. Framhållas skall vidare, att de tjärbrännande byarna till allra största delen lågo intill större vattendrag.

Det skall slutligen med ett exempel visas, att kartbilden i stort sett är representativ även för åren omkring 1822. 1825 tillverkades c:a 20 000 tunnor tjära inom länet; säker siffra kan inte anges, då uppgifter saknas från några krönare inom Tornedalen. I Pitesocknarna producerades nära 5 000 tunnor, varav omkring hälften inom Älvsby socken, i Lulesocknarna 3 300 tunnor, varav 2 800 inom Överluleå, Edefors och Jokkmokk, i Rånedalen drygt 4 000, hälften därav på längre avstånd än 25 km. från havet. I de båda Kalixsocknarna slutligen tillverkades sammanlagt 4 500 tunnor, varav 2 400 inom Överkalix.[27] Siffrorna äro ge-

[25] Några under förra hälften av 1800-talet till landskansliet i Umeå inkomna brev och handlingar finnas icke bevarade; f. ö. är det mycket osäkert, om liknande bestämmelser gällt beträffande insändande av rapporter om tunnkröningen inom Västerbottens län.

[26] Förmodligen ägde även vid denna tidpunkt en icke helt obetydlig tjärbränning rum inom Arvidsjaurs socken. Enligt 1845 års detaljerade näringstabell (Årsberättelser. Fabriker m. m. Ser. 2, 1845: Städer och land) tillverkades detta år inte mindre än 1 515 tunnor tjära inom socknen. Då är emellertid att märka, att den vid denna tid ännu innefattade den sedermera avskilda Malå socken, som hade relativt goda avsättningsförhållanden mot kusten.

[27] Kronofogderapporter i Landskansliets inkomna handlingar, huvudserien, 1825: III och 1826: II, LAH.

nomgående lägre än för 1822, men produktionen visar en liknande fördelning inom de olika älvdalarna som sistnämnda år. Den ägde alltså även 1825 till en betydande del rum på åtskilligt avstånd från kusten. — Tjärbränningen inom lappmarkssocknarna var obetydlig också andra år än nu nämnda. I Jokkmokk kunde emellanåt några hundra tunnor tillverkas per år, likaså i sydöstra delen av Gällivare (framförallt i Torasjärv, Skröven, Storberget och Hakkas). Blott inom Arvidsjaurs socken kunde den nå något större omfång (se not 26).

## Handeln.

De hävdvunna formerna för handeln bibehöllos till efter 1700-talets mitt. Formellt var handeln alltså bunden till städerna samt till ett antal marknadsplatser, vilka så gott som samtliga lågo inom lappmarkerna. (Marknadsplatsernas antal ökade f. ö. vid 1700-talets mitt med en vid Gällivare.) Reellt florerade lanthandeln. Borgarna uppsökte bönderna i byarna eller vid överenskomna bytesställen och hamnplatser.

Under inflytande av liberalistiska tänkesätt uppmjukades emellertid snart några av de mera rigorösa bestämmelserna. En välbekant åtgärd i denna riktning var det bottniska handelstvångets avskrivande 1765, varigenom städerna med vissa inskränkningar medgåvos rätt till utrikes handel. Men även den inre handeln berördes. Sålunda upphävdes handelsdistrikten 1779, och de fyra västerbottensstäderna (Umeå, Piteå, Luleå och Torneå) erhöllo rätt till fri handel å marknaderna »så på landet som i lappmarkerna».[28] 2 år senare inrättades ett stort antal nya marknader i kustlandet. Pite, Lule, Råne, Nederkalix, Neder- och Övertorne socknar fingo var sin marknadsplats invid kyrkplatserna med 3 olika marknader per år: vårmarknader under mars, höstmarknader i slutet av augusti eller början av september (Råneå och Nederkalix hade dock i stället för dessa sommarmarknader under juli) och vintermarknader under december eller början av januari. Vid Överkalix samt Pajala kapell, då beläget närmare Kengis än nu, inrättades vintermarknader under december.[29] — I lappmarkerna kommo enligt Hülphers' lappmarksbeskrivning vintermarknader liksom tidigare att hållas vid Arvidsjaur, Arjeplog, Jokkmokk, Gällivare, Jukkasjärvi och Enontekis under sista delen av januari eller februari.[30]

---

[28] Brev från Kungl. Maj:t till kommerskoll. 3 dec. 1779, Kommerskoll. arkiv.

[29] Hülphers 1797, s. 154.

[30] I Gällivare höllos omkring år 1800 tvenne vintermarknader, en större i februari och en mindre i april (Hskr. M 200, s. 76 och 115, KB).

All handel utanför städer och marknadsplatser blev vid konfiskation av varorna förbjuden, och borgarnas tidigare resor till de olika byarna upphörde i och med detta. Varuleveranserna skedde dock i stor utsträckning som förut, d. v. s. bönderna förde sina varor till vissa hamnar och lastningsplatser, där borgarna avhämtade dem med sina små fartyg (Hülphers 1797, s. 57 f. och 85).

De riktlinjer för den inre handeln, som sålunda uppdrogos omkring år 1780, gällde ända fram mot mitten av 1800-talet. T. o. m. marknadsplatsernas antal och läge var till ett par årtionden in på 1800-talet detsamma som förut. 1820 flyttades emellertid Jukkasjärvi marknad till Vittangi[31], och något senare tillkommo marknader i Älvsbyn (sommarmarknad), Boden (vårmarknad) och Heden i Överlule socken (sommar- och höstmarknader).[32]

De bestämmelser, som dittills helt lagt handeln i borgarnas händer och koncentrerat den till städer och marknadsplatser, uppluckrades starkt 1846, då en till att börja med begränsad näringsfrihet infördes i landet. När tvångströjan nu kastades, skedde en successiv omläggning av handeln; handelsbodar uppstodo även å landsbygden och marknaderna började förlora i betydelse. Denna utveckling hann nätt och jämt komma igång under perioden, men det fanns dock redan 1850 41 handlande på den norrbottniska landsbygden, 8 handelsbetjänter oräknade.[33]

Så länge lilla tullen upptogs i städerna, d. v. s. till 1810, och alltså detaljerade räkenskaper fördes över varuinförseln till dem, så länge ha vi också goda möjligheter att erhålla relativt fullständiga uppgifter rörande handelns omfattning; givetvis dock blott i den mån som räkenskaperna eller bearbetningar därav finnas bevarade. — Även för tiden efter 1810 finnas dock åtskilliga rapporter rörande varuutbytets storlek, främst i landshövdingeberättelserna.

Exporten från Norrbottens län av andra viktiga varor än järn, tjära och bräder under åren 1771, 1772 och 1815, från vilka ovanligt goda uppgifter föreligga, framgår av tab. 8.

---

[31] Landskansliets utslag nr 58 år 1823.

[32] Landshövdingarnas brev ang. marknadsreglering, Norrbottens län, åtskilliga år, Kommerskoll. arkiv.

[33] Årsberättelser ang. handlande och hantverkare 1850, Kommerskoll. arkiv.

Tab. 8. *Exporten från norrbottensstäderna av andra viktiga varor än järn, trävaror och tjära åren 1771, 1772 och 1815.*

| | Piteå | | | Luleå | | | Torneå, resp. Haparanda | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1771 | 1772 | 1815 | 1771 | 1772 | 1815 | 1771 | 1772 | 1815 |
| Smör, kg. | 13 100 | 5 100 | 4 700 | 30 300 | 16 900 | 20 800 | 97 400 | 71 900 | 246 000 |
| Salt lax, t:r | 31 | 15 | 27 | 49 | 52 | 110 | 517 | 480 | 1 052 |
| Strömming, t:r | 248 | 80 | ? | 499 | 507 | 277 | 61 | 77 | ? |
| Annan salt fisk, t:r | 14 | 13 | 25 | 303 | 208 | 495 | 135 | 7 | 30 |
| Torr fisk, kg. | 4 800 | 4 500 | 1 100 | 5 500 | 6 600 | 2 200 | 62 000 | 35 500 | 127 200 |
| Kalvskinn, st. | 290 | 360 | ? | 1 200 | 1 100 | ? | 3 600 | 2 400 | 450 |
| Renhudar, st. | 2 000 | 2 400 | 2 800 | 4 200 | 4 900 | 4 100 | 3 900 | 3 500 | 3 000 |
| Gråverk. st. | 3 900 | 2 000 | 6 000 | 3 300 | 1 000 | ? | 39 500 | 3 900 | ? |

*Källor*: För åren 1771—1772: »Utredningar. Handel och manufakturer 1773, Västerbottens län», Kommerskoll. arkiv. För år 1815: Hskr S 162 a, UUB (landshövdingerelation).

*Anm.*: Fisktunnans volym var 1.256 hl. — Siffrorna för år 1815 innefatta endast, vad som exporterades från Norrbotten »sommaren till oktober månads slut», m. a. o. exporten med båt. Denna inskränkning torde dock knappast betyda så mycket, eftersom exporten till allra största delen kan förmodas ha gått sjövägen. — I exporten över Haparanda 1815 ingå avsevärda, ehuru till sin närmare storlek icke kända varumängder, härstammande från ryskt område.

I smörexporten från Piteå år 1815 (4 700 kg.) ingå 2 550 kg. som utfördes direkt från Pite socken. I smörexporten från Haparanda samma år (246 000 kg.) ingå 4 250 kg. som utfördes direkt från Nederkalix socken.

Hülphers lämnar i sitt arbete om de västerbottniska städerna uppgifter från ett flertal år om deras handel, varigenom man har möjlighet att väga ovanstående siffror från 1770-talets början mot andra från närliggande år. Det framgår då först och främst, att utförseln varierade ganska starkt år från år. 1771 och 1772 te sig dock på det hela taget som normalår. Däremot är det besvärligare att avgöra, hur representativa siffrorna från år 1815 äro.

Redan en flyktig jämförelse mellan ovanstående tabell och tabellen å s. 87 över utförseln från norrbottensstäderna 1735—1740 visar, att förändringarna icke äro särskilt betydande. Om vi alltjämt bortse från järn, tjära och bräder, voro smör, fisk av olika slag samt hudar och skinn de viktigaste exportvarorna. Utförseln av smör och fisk från Piteå och Luleå hade emellertid stagnerat eller t. o. m. gått tillbaka, medan smörexporten från Torneå (Haparanda) hade ökat ganska väsent-

ligt. Särskilt 1815 års siffra härpå är imponerande. — De tre städerna te sig sålunda som exporthamnar av ganska olika typ: Piteå och Luleå med stor utförsel av bräder och tjära, liten av smör och fisk, Torneå med stor export av smör och fisk, liten av tjära och bräder.

Smör och fisk voro, om vi bortse från järn och skogsprodukter, de viktigaste exportvarorna även under periodens återstående del. Någon ökning att tala om visade dock knappast exporten därav. Länets årliga smörexport beräknas i landshövdingeberättelsen från år 1822 (s. 14) till 200 000 kg. à 250 000 kg. och enligt berättelsen för åren 1842—1846 (s. 12) till i medeltal 250 000 kg. I Raabs militärbeskrivning från år 1829 uppges den årliga exporten av lax utgöra 2 000 tunnor och av strömming 100 tunnor. — Under de sista årtiondena av perioden var även salpeter en ganska viktig exportvara; under 1840-talet tillverkades enligt landshövdingeberättelserna årligen för avsalu till kronan 15 000 à 20 000 kg. per år. — Haparanda svarade alltjämt för en mycket betydande del av smör- och fiskexporten. Sålunda avsändes 1822 därifrån av »inrikes avel» 1 441 tunnor lax och 107 300 kg. smör samt 1825 1 649 tunnor lax och 165 000 kg. smör.[34] Raab uppger, att omkring 1829 årligen utfördes c:a 1 380 tunnor lax, 34 000 kg. torr fisk samt 130 000 kg. smör från Haparanda.

Uppgifter om införseln av varor söderifrån till Norrbotten äro synnerligen sparsamma. Ur en tidigare flera gånger utnyttjad utredning från år 1773 ha siffrorna till tab. 9 hämtats.

Tab. 9. *Importen av viktigare varor söderifrån till Norrbotten 1771 och 1772.*

| | | Piteå | | Luleå | | Torneå | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1771 | 1772 | 1771 | 1772 | 1771 | 1772 |
| Korn, | t:r | 800 | 700 | 700 | 900 | 1 200 | 600 |
| Råg, | t:r | 600 | 600 | 600 | 700 | 1 100 | 600 |
| Malt, | t:r | 50 | 100 | 150 | 100 | 250 | 120 |
| Salt, | t:r | ? | 1 200 | 700 | 1 100 | ? | ? |
| Tobak, | kg. | 9 000 | 10 000 | 4 000 | 6 000 | ? | ? |

[34] Kronofogderapporter i Landskansliets inkomna handlingar 1822: II och 1825: III, LAH.

*Källa*: Utredningar. Handel och manufakturer 1773, Västerbottens län. Kommerskoll. arkiv.

*Anm.*: Korn- och rågtunnans volym var 1.465 eller 1.65 hl, malttunnans 1.74 hl (Heckscher 1940, s. 33). — Ehuru troligt kan det dock ej med bestämdhet hävdas, att siffrorna för Luleå och Torneå innefatta blott importen till städerna söderifrån. Det kan tänkas, att en del av det införda kornet härstammat från den kringliggande landsbygden.

Viktigaste importvaror voro alltså spannmål och salt, men det rörde sig icke om särskilt imponerande kvantiteter. Det skall påpekas, att spannmålsimporten säkerligen varierade ganska starkt beroende på skördeutfallet.

Under 1800-talets förra hälft var förmodligen importen avsevärt större än på 1770-talet beroende på större folkmängd och den genom bergs- och skogsbruket ökade differentieringen inom näringslivet; faktiska uppgifter härom saknas dock.

Till allra största delen härstammade de exporterade produkterna från kustlandet och dit gick också huvudparten av de införda varorna. Från lappmarkerna kommo, om vi bortse från järnmalm och begränsade kvantiteter tjära, ganska obetydliga godsmängder, till största delen produkter från renskötseln; detta illustreras av tabell 10.

Tab. 10. *Intullningen i Piteå av viktigare varor från Pite lappmark 1770—72.*

| | | 1770 | 1771 | 1772 |
|---|---|---|---|---|
| Renhudar, olika slag, | st. | 2 000 | 2 100 | 2 400 |
| Renkött, | kg. | 500 | 475 | 460 |
| Torrfisk, | kg. | 3 400 | 3 400 | 3 400 |
| Lapphandskar, | par | 380 | 425 | 116 |
| Lappskor, | par | 150 | 176 | 112 |

*Källa*: Öhrling 1773, s. 16.

Av de lappmarksvaror, som infördes till städerna, torde blott en del exporterats därifrån, medan åtskilligt behölls för borgarnas egen räkning.

Renhudar utgjorde till långt in på 1800-talet en av de allra viktigaste lappmarksprodukterna. Under 1820-talet levererade t. ex. Lule lapp-

mark årligen över 4 000 st.[35] En annan viktig lappmarksvara var lim framställt av renhorn. I Lule lappmark producerades under 1820-talet årligen 5 000 kg. lim eller däröver.[35] Vid samma tid utfördes vanligen omkring 9 000 kg. lim per år från Haparanda[36]; det hade förmodligen framställts inom Torne lappmark. Vid en senare tidpunkt tillverkades under ett år omkring 1 500 kg. lim i Arjeplog.[37]

Över fjällryggen försiggick under hela perioden en viss handel på Norge. Den koncentrerades efter hand till tvenne marknadsplatser, Skibotn vid Lyngenfjord och Bossekop vid Altenfjord, dit svenskarna sökte sig i januari resp. februari.[38] Å andra sidan foro åtskilliga norrmän till den s. k. Kengis marknad.[39] Mot järnvaror — sådana kunde till förhållandevis billigt pris erhållas från Kengis manufakturverk —, tjära, tyger och renkött, senare framförallt smör, bytte svenskarna till sig torrfisk, senare också rågmjöl.[40] Det kan nämnas, att 1825 från Haparanda utfördes 35 000 kg. gråsej, som säkerligen härstammade från Norge.[41]

## Vägarna.

### Översikt.

Några år in på 1730-talet fann vägväsendet inom det dåvarande Västerbottens län en energisk målsman i den nye landshövdingen Gyllengrip, och hans torde åtminstone delvis förtjänsten ha varit till de ganska

---

[35] Årsberättelser. Fabriker m. m. Ser. 2, Landet, flera år, Kommerskoll. arkiv.

[36] Kronofogderapporter i Landskansliets inkomna handlingar 1822: II och 1825: III, LAH. — I Raabs militärbeskrivning uppges, att årligen 8 500 kg. lim utfördes från Haparanda.

[37] Årsberättelser. Fabriker m. m. Ser. 2, Städer och land 1845. Kommerskoll. arkiv.

[38] Helland: Tromsø Amt: I, s. 453 och Finmarkens Amt: I, s. 770 ff. Ytreberg 1941, s. 98 och 1942, s. 166 f.

[39] Helland: Finmarkens Amt: I, s. 774.

[40] Utom i föregående noter anförda källor må nämnas en uppsats av L. L. Læstadius i Norrlandsposten 1838, nr 16: »Om Communikationen mellan norra delarna af Sverige och Norrige.» L., som varmt ivrade för en livligare handel mellan de båda länderna, uppger, att alla nybyggare i Torne lappmark bytte till sig rågmjöl mot smör och renkött.

[41] Kronofogderapport i Landskansliets inkomna handlingar 1825: III, LAH.

omfattande arbetena på kustlandsvägen; om han därvid inspirerats av 1734 års lag med dess aktualisering av vägfrågorna vill jag låta vara osagt. För arbetena på kustlandsvägen lämnas en närmare redogörelse i ett senare sammanhang.

Ungefär samtidigt med vägarbetena i det nedersta kustlandet blev det aktuellt med nya bruksvägar i och med att brytning igångsattes vid Gällivare. Från början torde man knappast ha övervägt annat än att transportera malmen vintertid mot kusten; några vattenleder, som sträckte sig ända från trakten av gruvorna till kusten funnos nämligen ej. Vintern 1741—1742 utsågs den bästa sträckningen för en malmväg och på 4 ställen uppsattes vilstugor, där den skulle gå fram.[1] Inom det närmast bruket belägna området var det emellertid icke tillräckligt med bara vintervägar, bl. a. därför att masugn och stångjärnsverk lågo på mer än 1 mils avstånd från varandra och sommartransporter däremellan voro nödvändiga, om inte produktionstiden starkt skulle förlängas. Den lösning, som man då först tänkte sig, var att göra Råneälven bekvämt farbar genom att rensa några forsar i dess nedre lopp.[2] Enligt en undersökning år 1758 hade vissa smärre grävningar och rensningar redan företagits[3]; senare lät bruksägaren även bygga något slags sluss vid en av de värsta forsarna (se s. 211). Det torde likväl icke ha blivit möjligt att färdas med lastade båtar hela sträckan mellan masugnen och stångjärnsverket, vilket sannolikt var ett huvudskäl till varför man snart kom att diskutera också en landförbindelse däremellan. Denna fördröjdes emellertid starkt av att tvister uppstodo mellan bruksägaren och Ranebönderna om byggnadsskyldigheten.[4] Först 1791 var vägen klar för trafik med hjuldon.[5]

De nu nämnda bruksvägarna voro emellertid inte de enda. Från Strömsund och Melderstein kommo nämligen vägar att utstråla åt alla håll. Enligt på 1750-talet företagna uppmätningar gingo sålunda viktiga vintervägar till flertalet byar inom Råne socken och till Skatamark i Överlule socken samt därifrån till byarna i trakten av Boden; vidare gingo vintervägar till kustbyarna inom Nederlule och Nederkalix socknar, ja

---

[1] Brev och suppl. till bergskoll. 1742: III, brev från bergmästare Stockenström.
[2] Gyllengrips relation till 1742—43 års riksdag, Utskottshandlingar, vol. 33, RA.
[3] Råne sn, nr 11, NLA.
[4] Norrbottens läns domb. 1778, Ranetinget 27 jan.
[5] Garneys relation om tackjärnsblåsningen, avskrift i konceptet till Robsons dagbok, LBA.

också genom obygderna till Överkalix.[6] På dessa vägar forslades träkol och andra förnödenheter.

Av stor betydelse för vägväsendet blevo de försök som av Hermelin gjordes att i ökad skala nyttiggöra malmrikedomarna i Lule lappmark. Nya malmvägar anlades mot Lule- och Kalixdalarna; liksom den gamla malmvägen voro även dessa vintervägar. Ridvägar anlades upp mot gruvorna, och från Selets bruk byggdes körvägar åt skilda håll. På samma sätt som förut Melderstein och Strömsund blev nu också Selet ett centrum för åt skilda håll utstrålande vintervägar, vilket kartan över träkolsleveranserna (fig. 22) f. ö. klargör.

De utvägar, som Hermelin anvisat för lösandet av problemet om transporterna från Gällivare — nya malmvägar och omfattande kolonisation längs dessa —, kunde snart konstateras vara otillfredsställande. Intresset för transportfrågan fanns emellertid kvar och gav upphov till en lång rad förslag t. o. m. så befängda som om ångdrivna slädar.[7] Här må särskilt erinras om den kommission, som K. Maj:t år 1817 utsåg »för att utröna möjligheten, att med fördel tillgodogöra de rika järnmalmsberg», som funnos i Norrbottens län. Kommissionen föreslog som lämplig åtgärd en strömrensning i Lina, Ängeså och Kalix älvar (Roman 1818). Förslaget kom icke att förverkligas enligt de ursprungliga planerna, men var viktigt såtillvida, att uppmärksamheten på allvar fästes på möjligheten att lösa norrbottniska transportproblem genom strömrensningar.

På kontinenten, särskilt i England, hade industrialiseringen redan under 1700-talets senare hälft medfört ett livligt kanalbyggande.[8] Vattenvägarna voro nämligen i snöfattiga länder de enda, som före järnvägarnas tid kunde möjliggöra transporter av tungt gods i större skala. I Sverige knötos kanske särskilt under 1800-talets tre första decennier många förhoppningar till naturliga och byggda inre vattenvägar. Jag behöver blott erinra om Göta kanal. Under denna tid, närmare bestämt 1819—1827, var även den s. k. Strömrensningskommittén verksam, i vilkens regi åtskilliga strömrensningar företogos i norra och mellersta Sverige.[9]

---

[6] Enligt förteckningar över uppmätningarna i konceptet till Robsons dagbok, LBA.

[7] 1826 års bergmästarrelation, RA.

[8] Heckscher 1931, s. 69.

[9] En kortfattad redogörelse för dess verksamhet lämnas i artikeln »Strömrensning» i Nordisk Familjebok, uppl. 2.

Strömrensningar voro på intet sätt någon nyhet för Norrbotten. Jag har tidigare redogjort för en omfattande rensning av Torneälven vid 1600-talets mitt och smärre rensningar för Pite silverbruks och Meldersteins räkning. Det var icke heller alldeles ovanligt att bönderna företogo små rensningar i älvloppen. De arbeten, som Strömrensningskommittén genomförde, voro dock av en annan storleksordning.

En av Strömrensningskommitténs första uppgifter blev att underkasta planerna på en farled längs Linaälven och Ängesån en kritisk granskning. Denna gav ett nedslående resultat, och planerna måste i följd härav avskrivas.[10] I betänkandet fästes emellertid uppmärksamheten på de goda framkomstmöjligheterna i Kalixälvens nedre lopp. Med bergverkens intresse för strömrensningar kommo emellertid därigenom att förena sig andra.

Båtfarten mellan överbygderna (Älvsby-, Överlule-, Degersels-, Överkalix- och Övertorneområdena) och kusten var på många ställen mycket besvärlig, för att inte säga vådlig; mycket besvärlig var också flottningen av bräder och tjärtunnor. Jag skall andra några exempel på det sistnämnda. Bräder från Brattfors sågverk, beläget strax söder om Manjärv i Älvsby socken sammanfogades till flottar, som fördes nedför Piteälven. Vid tvenne forsar, Fäll- och Sikforsarna, måste emellertid flottarna helt söndertas och bräderna släppas utför en i taget. Tjärflottar från övre delen av Älvsby socken måste likaledes helt tagas sönder vid de båda forsarna, men på grund av tjärtunnornas ömtålighet kunde de inte sedan släppas utför utan måste rullas över land förbi forsarna, i det ena fallet inte mindre än 4 km.[11] Lika illa ställt var det i flera av de andra älvarna. Vid mitten av 1820-talet krävdes det sålunda årligen 1 200 dagsverken för transporten av tjärtunnorna förbi Kamlungeforsen i Kalixälven; varje år gingo 200 tunnor förlorade i forsarna nedanför Överkalix.[12]

Med tanke på sådana svårigheter var det naturligt, att ett flertal ansökningar om strömrensningar skulle riktas till den med allmänna medel understödda Strömrensningskommittén. Men det var också tämligen klart, att de första större arbetena skulle förläggas till Kalix älvdal, som var i ett särskilt behov av lättade kommunikationer. I motsats till förhållandet inom de tre andra stora älvdalarna fanns där nämligen

---

[10] Berättelse om undersökning af Lina och Engeså elfverne... 1819, Hamnbyråns arkiv nr 52.

[11] Betänkande över Piteå, Luleå och Kalix elfvar, Hamnbyråns arkiv nr 41.

[12] Brev från A. E. von Sydow av 16 april 1826, Landskansliets inkomna handlingar 1826: II, s. 997 ff., LAH.

ännu ingen körväg från kusten till överbygden. Kalixälven hade vidare i sitt nedre lopp flera forsar än någon av de andra storälvarna. Tjärtillverkningen hade i Överkalix ett av sina viktigaste centra, och slutligen beräknades en rensning i Kalixälven i en framtid även kunna komma malm- och järntransporterna tillgodo.

Strömrensningen i Kalixälven företogs under åren 1824—1827, och resultaten sågo först ut att svara mot de betydande kostnaderna. Men det visade sig snart, att mödan var nästan helt förspilld, ty, som bergmästaren skriver i sin relation av år 1827 (RA), om »ojämnheter av klippor och bankar borttagas, där strömmen i år har sitt lopp, så arbetar vattnet därefter på undanskärning av sådana ställen, som tillförne av de bortsprängda och undanförda hindren varit skyddade, och lika många, stundom flera och större hinder förekomma i strömmen nästa år». Efter dylika nedslående erfarenheter avstod man från att företa liknande strömrensningar i de andra älvarna.[13]

Särskilt inom de relativt tättbebodda områdena närmast kusten och längs de större älvarnas nedre lopp förbättrades sommarlandvägarna efter hand, vilket skall belysas med ett par exempel från Nederluleå. Från den stora Sunderbyn, som ännu 1730 blott hade en spångad stig till kyrkplatsen, gick det enligt Hülphers under senare delen av 1700-talet en kärrväg mot Gammelstad (1789, s. 147 not o). Björsbyborna hade på 1760-talet en för hjuldon väl framkomlig utfartsväg mot kustlandsvägen vid Rutvik[14]; den var då troligen ganska ny. — Inga av landvägarna upp efter älvarna voro dock ännu vid mitten av 1700-talet annat än gångstigar; t. o. m. vägen från Torneå genom den folkrika Tornedalen till Övertorne kyrka beskrives 1748 såsom varande blott »en någorlunda försvarlig gångväg».[15] Med snabbt tillväxande folkmängd inom älvdalarnas överbygder blev emellertid olägenheten allt större av att knappast ha annan sommarväg till kusten än älvarna. Under menföresperioderna blev man t. ex. ofta alldeles avskuren från yttervärlden.

Det ligger inget överraskande i att det blev Tornedalen, som först fick landsväg efter älven. Där fanns nämligen den avgjort folkrikaste överbygden. — Vägen lades på den västra sidan av älven och byggdes under 1780 och följande år.[16] Först ett 40-tal år senare, f. ö. nästan samtidigt,

[13] Utöver rensningarna i Kalixälven företogs också en upprensning av Pitsundet vid Piteälvens mynning.

[14] Norrbottens läns domb., 1763, Luletinget 16 febr.

[15] 1748 års bergmästarerelation, RA.

[16] Portins Övertornebeskrivning I, s. 198 f., SHM. Jfr Hülphers 1789, s. 271 och 318 not b.

erhöllo två av de andra huvuddalarna, Lule- och Pitedalarna, landsvägar till sina överbygder. Tillkomsten av dessa vägar stod i samband med uppförandet av nya kyrkor vid Boden och Älvsbyn. Kalixdalen, som torde ansetts ha fått sin vägfråga ordnad genom strömrensningen på 1820-talet, och Rånedalen fingo landsvägar först under en följande period.

På basis av militärbeskrivningar, lantmäterikartor, ekonomiska kartor, bergverksrelationer samt uppgifter, som lämnats av ett stort antal sagesmän, har jag gjort en beräkning av längden av samtliga körvägar inom Norrbottens län år 1850 (tab. 11). Det kan synas som om stor osäkerhet borde vidlåda den sista gruppen av källuppgifter, eftersom sagesmän med egna erfarenheter från den avsedda tidpunkten icke längre finnas i livet. Men en körväg var då nästan en sällsynthet, och uppgifter om åldern på relativt gamla sådana ha kommit att leva kvar i traditionen. Jag vill dock icke förneka, att det någon gång vållat svårigheter att avgöra, om en väg bort rubriceras som körväg eller ej. På samma sätt har också uppdelningen av körvägar i sådana av bättre resp. sämre beskaffenhet emellanåt varit svår att företa, eftersom gränsen givetvis är ganska flytande. Med sämre körvägar har jag avsett kärrvägar, d. v. s. vägar, där vägbanans ojämnhet vållar trafiken med hjuldon besvär. Bättre körvägar ha en mera fast och jämn vägbana.

I förteckningen äro ej inbegripna vägar mellan de olika gårdarna i en och samma by, ej heller vägar till åkrar, ängar, fäbodar, utmarker etc., däremot byarnas gemensamma utfartsvägar. Blott sådana socknar upptagas i förteckningen, som 1850 ägde körvägar av det ena eller andra slaget .

Tab. 11. *Längden i mil av körvägarna inom Norrbottens län år 1850.*

| Socknar: | Bättre körväg. | Sämre körväg. |
|---|---|---|
| Hortlax, Pite och Norrfjärden | 9.0 | 7.7 |
| Älvsby | 1.8 | 1.9 |
| Nederlule | 11.3 | 5.7 |
| Överlule | 5.1 | 1.3 |
| Råne | 6.7 | 2.8 |
| Nederkalix och Töre | 6.4 | 4.9 |
| Överkalix | — | 0.4 |
| Nedertorne och Karl-Gustav | 8.3 | 1.5 |
| Övertorne och Hietaniemi | 3.5 | 0.7 |
| Pajala, Tärendö och Junosuando | — | 2.1 |
| Summa | 52.1 | 29.0 |

Med undantag för den nära 25 mil långa kustlandsvägen samt ett par andra, högst millånga vägar hade alla i förteckningen upptagna körvägar tillkommit mellan 1730-talet och 1850. De bättre körvägarna utgjordes, om vi bortse från kustlandsvägen, av förbindelserna till 3 av länets överbygder samt av några bruksvägar, medan de sämre körvägarna till stor del voro utfartsvägar från större byar.

Nästan samtliga körvägar lågo i nära grannskap till kusten; undantagen utgjordes framförallt av vägarna till överbygderna. I Pitesocknarna funnos utom kustlandsvägen och vägen till Älvsbyn körvägar till byarna kring Svensby- och Pitfjärdarna (Sjulnäs, Långnäs, Lillpite, Svensbyn, Bergsviken, Hortlax, Blåsmark och Hemmingsmark), vidare till Alter, Sjulsmark och Rosfors. Från Älvsbytrakten gick en enkel kärrväg till Korsträsk—Vistträskområdet. I Luledalen funnos utom kustlandsvägen och vägarna till Luleå stad, Boden och Selets bruk ett flertal körvägar till olika byar: till Vallen, Måttsund, Kallax, Bälinge, Hertsön, Björsbyn och Ängesbyn. I Råne socken förekommo utom kustvägen vägar från Strömsund till Melderstein och från Vitåfors över Avafors till Hovlös samt ett par enklare kärrvägar från Strömsund till Högsön och från Melderstein över Orrbyn till Lassbyn. I Kalixsocknarna funnos kärrvägar till Björkfors' och Gammelgårdens sågar, till Ytterbyn och Vånafjärden samt från Björkfors över jämnt hedland till Bodträsk. I nedre Tornedalen fanns utom kustvägen och älvvägen till Övertorneå endast en längre kärrväg, nämligen från Karungi till Keräsjoki. Längre norrut funnos några kortare bruksvägar (från Masugnsbyn till Torneälven samt förbi forsar vid Tornefors och Kengis).

Denna redogörelse understryker det nyss fällda påståendet, att med enstaka undantag ännu 1850 körvägar blott förekommo inom ett några mil brett bälte närmast kusten. Där var folktätheten störst, vilket torde varit huvudorsaken till vägkoncentrationen; men det bör också beaktas, att området nära sammanfaller med den morfologiska zon, som benämnes den norrbottniska kustslätten, den zon, där topografien lade de minsta hindren i vägen för vägbyggen.

Det, som karakteriserade det norrbottniska vägväsendet under denna period, var emellertid icke så mycket de fåtaliga körvägarna inom det nedre kustlandet som alla de primitiva drag, som alltjämt funnos bevarade.

T. o. m. där körvägar i viss utsträckning funnos, voro vattenvägar alltjämt viktiga. Jag har tidigare visat, hur bönderna kring Persöfjärden (hemmahörande i Skatamark, Vibbyn, Brobyn, Smedsbyn, Ängesbyn,

Börjelslandet och Persön) i äldre tid färdades båtvägen till kyrka och stad. Båtfärder från byarna voro även i sen tid vanliga; Altersundet, genom vilket färden ställdes, måste sålunda enligt olika utslag från 1700-talets senare del och 1800-talets början för båtfartens skull alltjämt till viss bredd hållas fritt från fiskeredskap.[17] Ännu långt efter mitten av 1800-talet, efter det att kärrväg byggts till Ängesbyn vid Persöfjärden, var det vanligt, att bönderna från byarna däromkring färdades hela vägen till Luleå i båt.[18] — Bönderna i Tornedalen nedanför den välkända forsen Kattilakoski vid polcirkeln brukade enligt Portins Övertornebeskrivning (III, s. 11) efter tillkomsten av landsvägen till Övertorneå begagna denna vid sina sommarfärder till Torneå; bönder bosatta norr om forsen färdades däremot med båt hela sträckan ned till Torneå, förmodligen delvis beroende på svårigheter att erhålla häst och kärra vid Övertorneå, där landsvägen började. — Vid valet av sommarväg spelade givetvis vattenvägens beskaffenhet den största roll; där den i likhet med Torneälvens nedre lopp ägde svåra forsar, undveks den gärna. Vid transporter av tungt gods var emellertid vattenvägen t. o. m. i sådant fall att föredraga; enligt Portin kunde nämligen en forsbåt (förmodligen även vid färder uppför älven) bära minst dubbelt så stor last som en kärra.

Inom det övre kustlandet samt lappmarkerna var det som förut regel, att sommarvägarna så långt som möjligt utnyttjade sjöar och vattendrag. Då de senare inte överallt voro farbara, kom kombinationen vattenväg-landväg alltjämt att bli ett karakteristikum för det inre av länet, något, som skall belysas med exempel i ett senare avsnitt.

Sommarlandvägarna inom hela detta stora område voro nästan uteslutande gångstigar, men övergången mellan det nedersta kustlandets zon med körvägar och det övriga länets gångstigsområde var inte helt oförmedlad. Där avståndet till körväg eller f. ö. också till lugnt flytande vattendrag icke var alltför stort och där terrängförhållandena icke reste större hinder, var det vanligt, att man sommartid släpade det tyngre godset efter häst till och från körvägen eller vattendraget. På detta sätt forslades vanligen tjärtunnorna från avsides belägna byar. »I skogen (väster om Lainsån i Överkalix) såg jag många släpvägar efter tjärtunnorna, som här köras med en häst, och rulla därunder på marken», heter det i en resebeskrivning från 1834 (Engström 1834, II, s. 4).

---

[17] Landskansliets utslag nr 188, 1815

[18] Enligt uppgift av Petrus Nordberg, Brobyn, och Olof Asplund, Ängesbyn.

Blott sällan förekomma eljest i äldre källor och litteratur uppgifter om släpvägar. Säkerligen fanns det dock långt tillbaka i tiden liksom senare mångenstädes en hel släpvägszon utbildad kring körvägar och vattenleder. Jag anser mig därför oförhindrad att belysa släpvägszonen med ett exempel från 1890-talet. I Råne socken fanns vid denna tid landsväg längs efter Råneälven från Ranbyn till Överstbyn. Till denna

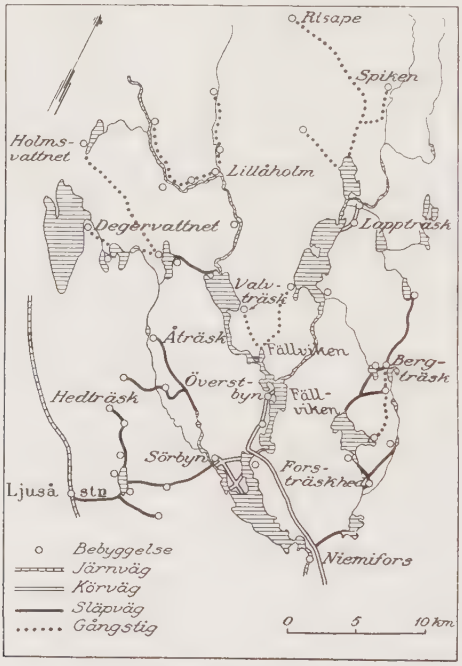



*Fig. 24. Vägförhållandena inom nordvästra delen av Råne socken på 1890-talet. Släpvägarna bildade liksom en zon mellan det nedersta kustlandets körvägsområde och inlandets gångstigsområde.*

väg eller till Råneälven gingo släpvägar från icke allt för avlägsna byar eller enstaka gårdar, t. ex. från Valvträsk (släpning förbi den ofarbara Korpforsen), Åträsk, Abrahamsån, Lappmotjärn, Karlberg, Bergträsk, Råberg, Gunnarsdjupträsk och Ängesträsk. Inom denna släpvägszon, som hade en bredd på någon mil, funnos emellertid gårdar, vilkas utfartsväg passerade genom så besvärlig terräng, att släpning var omöjlig, t. ex. S. Fligget. Gårdar som Mjövattnet, Åsarna, Risape och Spiken låga redan på alltför långt avstånd för att släpning skulle kunna vara möjlig. Se fig. 24.

Väster och norr om släpvägszonen, som givetvis icke får tänkas som ett med kustlinjen parallellt löpande band utan som ett varje körväg eller älv omgivande område och som försköts inåt landet, allteftersom ett nät av körvägar byggdes ut, vidtog så den del av länet, där gångstigar samt en eller annan ridväg voro de enda sommarlandvägarna.

Det stora antalet särskilda vintervägar var alltjämt något mycket karakteristiskt för norrbottniskt vägväsende. När vintern kom, öppnades förbindelser åt olika håll. Detta belyses av kartan Pl. VI, som visar sträckningen av de viktigaste vintervägarna inom kustlandet år 1860.

Jag har alltså åter valt att belysa min framställning av vägväsendet under perioden med ett exempel från en tidpunkt något efter dess slut. Orsaken härtill ligger i källmaterialets beskaffenhet. Just vid tiden omkring år 1860 började man övergiva många av de speciella vintervägarna, och detta har lämnat ett flertal spår efter sig i aktmaterialet. Det viktigaste stoffet till kartan har emellertid lämnats av ortsbefolkningen. De äldsta av mina sagesmän ha själva ofta haft direkt erfarenhet av 1860-talets vägar, medan uppgifter som lämnats om äldre vintervägar, icke på samma sätt bära upplevelsens prägel. Av försiktighetsskäl har jag därför undvikit konstruera någon vintervägskarta från äldre tidpunkt än år 1860. — Det skall emellertid framhållas, att 1860 års vintervägnät blott föga torde ha skilt sig från 1850 års.

Kartan visar blott de viktigaste vintervägarna. Avsikten har varit att få med varje vinter regelbundet trafikerade vägar av genomfartstyp, d. v. s. mellan städer, kyrkplatser, bruk och andra större samhällen, däremot icke utfartsvägar från byar, hövägar etc. Det subjektiva momentet måste självklart bli starkt vid ett dylikt urval.

Uppgifterna till kartan har, som redan nämnts, framförallt lämnats av ortsbefolkningen; någon uppräkning av de hundratals sagesmännen kan det dock icke bli tal om. Vidare ha utslag från landskansliet med därtill hörande handlingar, bergverksakter, militärbeskrivningar och gästgiveriförteckningar givit viktiga upplysningar; för mycket av detta material lämnas senare en närmare redovisning. Ekonomiska och topografiska kartor ha emellanåt kunnat ge anvisningar på det exakta förloppet av vintervägar, som funnos redan på 1860-talet, men en noggrann kontroll har därvid alltid varit nödvändig.

Pl. VI visar, att kustlandet var genomkorsat av ett tätt nät av vintervägar. Särskilt frapperande är det stora antalet tvärförbindelser mellan de olika älvdalarna, särskilt dessas nedre delar. Längre inåt länet, där bebyggelsen var långt sparsammare och terrängen mera kuperad, blevo tvärförbindelserna glesare; så långt norrut som mellan Överkalix och Övertorneå var trafiken dock så livlig, att den motiverade hållande av gästgiveri i Miekojärvi. — Överensstämmelsen mellan vintervägnätet på 1860-talet och det nutida landsvägsnätet är många gånger slående. Planerna på förbindelser mellan de olika bygderna voro alltså redan vid

1800-talets mitt, liksom f. ö. säkerligen även tidigare, förverkligade under en stor del av året, nämligen vintermånaderna.

Inåt lappmarkerna glesnade vintervägnätet ytterligare. Där karakteriserades det också länge av en viss labilitet. Ju flera nybyggena blevo, desto mera började dock vintervägarna att stabiliseras.

En karakteristik av periodens vägväsende skulle vara ofullständig utan ett ytterligare framhävande av de mera speciella vägsystem, som den tidens näringsliv, i mycket så avvikande från vårt, utformade. Vägväsendet var nämligen primitivt inte bara i så måtto, att naturvägarna (vattenvägar, gångstigar och vintervägar) dominerade, utan även genom nu i stor utsträckning övergivna system av vägar, som stodo i det dåtida, mera ursprungliga näringslivets tjänst.

Flertalet vägar tjänade ett mångsidigt trafikbehov, men jag har redan i det föregående nämnt om vägar, som tjänade mera speciella syften (malmvägar, släpvägar för tjärtunnor). Särskilt stark framträder en differentiering inom de mest lokala vägsystemen, de som strålade ut från den enstaka byn eller det ensamliggande nybygget. Där fanns speciella fäbodvägar, ofta helt eller delvis bestående av vattenvägar.[19] Vidare vägarna till de många skvaltkvarnarna. Utmarkerna genomkorsades av ett stort antal stigar i olika riktningar. Enequist har med en karta över Sunderbyn i Nederlule socken givit ett vackert exempel på rikedomen av fångststigar inom en bys utmark (1937, s. 306); ofta voro de f. ö. kreatursvägar, som löpte längs med sluttningar mot myrar.[20] — Liksom fångsten gav också fisket upphov till sitt särskilda vägsystem. Fiskefärderna voro under 1700-talet och senare inte så långsträckta som t. ex. under 1500-talet; därtill var tiden numera för dyrbar och konkurrensen om fiskevattnen för stark. Zetterstedt uppger dock från 1820-talet (1822, s. 221), att Jukkasjärviborna på försomrarna gjorde fiskeexpeditioner till det 5 mil avlägsna Torne träsk. — Höskörden togs i stor utsträckning från avlägsna myrar och uppgrundningar samt översvämningsområden längs älvar och sjöstränder. Dit ledde, om icke vattenväg fanns, särskilda slåtterstigar. Höet hemkördes vintertid på spe-

[19] Fäbodar ha, som framgår, t. ex. av den Raabska kartan och ett stort antal lingsprotokoll, i äldre tid förekommit inom alla älvdalar inom kustlandet utom möjligen Tornedalen. Därjämte ha fäbodar enligt ortsbefolkningens uppgifter förekommit här och var i lappmarkerna, t. ex. i södra Arvidsjaur (jfr Læstadius 1831, s. 385 och 392).

[20] Uppgifter av olika sagesmän, t. ex. L. P. Larsson, Alsån. Jfr Enequist 1937, s. 305.

ciella hövägar. — Exemplen på olika vägsystem inom byområdet skulle kunna utökas ytterligare.

Kartan fig. 25 ger ett exempel på en by med dess fiskevatten och slåttermarker. Viktigare fiske- och slåtterstigar, vilka i detta fall till stor del sammanföllo, äro även utlagda. Exemplet är valt från en så sen

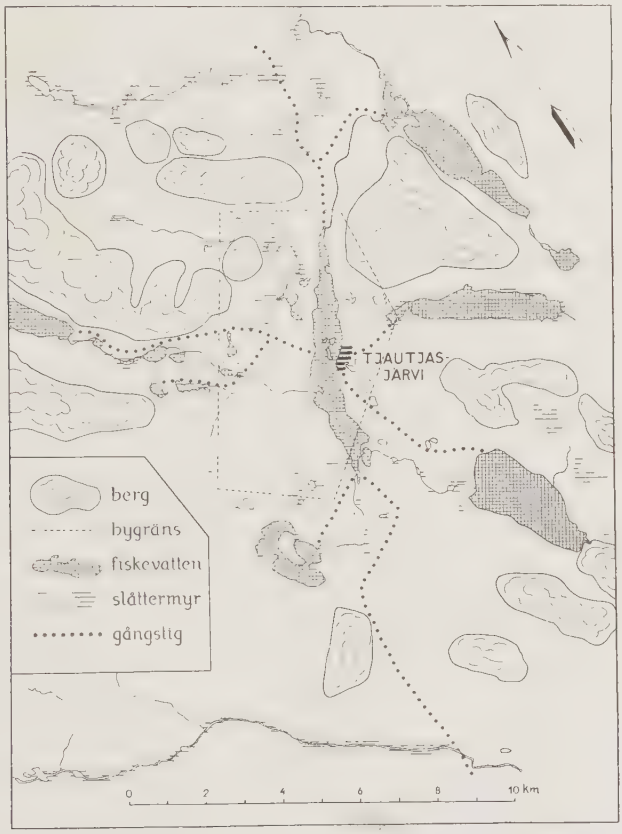



*Fig. 25. Från byar och nybyggen utstrålade i äldre tid ett flertal vägar till ofta avlägsna fiskevatten och slåttermarker. (Byn Tjautjasjärvi i Gällivare socken på 1910-talet.)*

tidpunkt som 1910-talet, men byn hade då alltjämt ett mycket extensivt och ursprungligt näringsliv.

Kartan visar byn Tjautjasjärvi, belägen ett par mil norr om Koskullskulle. Underlaget till kartan utgöres av avvittringskartorna Å 7 1[4]: 72—75, 78—79, 184—185 och 188—191, LA. Uppgifter om fiskevatten, slåttermarker samt stignät har lämnats av ortsbefolkningen, särskilt F. O. Martinsson, Tjautjasjärvi, men även beskrivningen till avvittringskartorna (Å 7 1[4]: 572) har varit av ett visst värde.

## Närmare redogörelse för viktigare vägar.

*Kustlandsvägen.* Uppgifter om kustlandsvägens sträckning vid olika tidpunkter under perioden förekomma relativt ymnigt, varför det varit möjligt rekonstruera den i detalj.

Bland viktigare källor vill jag nämna en karta från år 1736 över »lands- och postvägen uti Västerbottens län» (Z 3, LA), en karta över »sommar- och vinterlandsvägarna igenom Västerbottens län» från år 1737 (Z 5, LA, annat exemplar i KrA) samt Raabs karta från år 1829 över stora delar av det nedre kustlandet (KrA). Detaljsträckningen av vägen framgår av ett stort antal lantmäterikartor och uppgifter i andra källor. — Flertalet nedlagda sträckor har jag följt i terrängen.

Hur kustlandsvägen gått vid två olika tidpunkter under perioden, 1750 och 1830, framgår av Pl. IV och V. Vid den förra tidpunkten hade vägen, så vitt jag kunnat finna, samma sträckning som under 1600-talet. Vid den senare tidpunkten hade den omlagts på flera ställen. Den största omläggningen företogs söder om Öjebyn. Vägen gick där sedan gammalt på södra sidan om Pitfjärdarna till trakten av Bergsvikens by, varifrån de resande färdades över till Öjebylandet; Piteå nya stad passerades alltså ej. Sedan 1697 beslut fattats om att posten ej längre av postbönder skulle föras från Öjebyn in till staden, gjorde Piteborgarna några år senare en framstöt för att kustlandsvägen skulle dras genom deras stad[1], en ansökan, som emellertid avslogs. Vägomläggningen blev emellertid aktuell på nytt vid 1750-talets början. Förmodligen på grund av landhöjningen visade det sig då nödvändigt att förlänga bryggan på norra sidan av färjstället vid Bergsviken med 30 à 35 m. Förslag väcktes då åter om att i stället dra vägen över Pitholmen och genom Piteå.[2] Det synes dock även vid detta tillfälle ha fallit igenom (man framhöll bl. a. de betydande kostnader, som voro förenade med ett brobygge vid staden), men omläggningen var givetvis ur stadens synpunkt mycket motiverad och kom till stånd ett 10-tal år senare, 1765.[3] — Övriga omläggningar stodo i samband med några brobyggen och diskuteras i senare sammanhang.

Kustvintervägens sträckning i stort år 1737 framgår av en nyss nämnd karta (Z 5, LA). En mera detaljerad bild av sträckningen ge ett antal tingsprotokoll från kusttingen år 1758.[4] Detta år gjordes med anledning av ett landshövdingebrev rö-

[1] Skrivelse 25 mars 1703 från landsh. i Västerb. till kanslikoll., RA.

[2] Norrb. läns domb. 1752—57, Pitetinget 17 april 1752.

[3] Hülphers 1797, s. 52.

[4] Norrb. läns domb. 1758, Pitetinget 14 juni, Luletinget 2 okt., Rånetinget 30 maj, Kalixtinget 17 okt. och Nedertornetinget 22 april.

# KUSTLANDSVÄGEN VID OLIKA TIDPUNKTER 1750-1940

## 1. Från gränsen mot Västerbottens län till Gammelstad

Skala 1:300 000

0 5 10 km

**Landsväg**

- 1940 (ev. tidigare)
- 1890 (ev. tidigare men ej senare)
- 1830 » » » » »
- 1750 (ej senare)

**Vinterväg**

- 1830 (ej 1758)
- 1830 och 1758
- 1758 (ej 1830)

A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB STOCKHOLM 1945

rande snöplogningen och ersättningen för densamma noggranna undersökningar över hur vintervägen gick och om några ändringar av den voro befogade. — En jämförelse mellan de båda källorna ger på det hela taget god överensstämmelse, dock med ett viktigt undantag. Enligt 1737 års karta skulle vintervägen från Luleå till Rånbyn, efter att ha passerat Sundom, ha gått ned på Sundomfjärdens is, rundat Sörnäsudden, passerat Mjöfjärdens by och därefter följt Mjöfjärdsängarna till Rånbyn. Sträckningen förefaller inte alldeles osannolik, men jag har icke funnit något stöd för den i andra källor och är heller icke benägen tillerkänna kartan absolut riktighet även i detaljer; den är nämligen ganska grovt ritad. En omläggning av vägen mellan åren 1737 och 1758 får dock icke betraktas som helt utesluten. — För andra källor redogöres närmare i det följande.

Vid 1700-talets mitt följde kustvintervägen, som Pl. IV och V visa, landsvägen från den nuvarande länsgränsen i söder till Öjebyn, men gick därefter, liksom redan tidigare varit fallet, över fjärdarna till Kopparnäs. Mellan denna by och Rosvik genade vintervägen åter på ett par ställen.[5] Till Ersnäs följdes sedan landsvägen helt, men mellan denna by och Gammelstad blott korta sträckor.[6] Den gick där långa sträckor över myrar, sjöar och havsfjärdar. Samma var förhållandet mellan Gammelstad och Persön.[7] Från Persön gick vintervägen över Furufjärden och Lakaviken till Sundom[8], varefter landsvägen följdes till Rånbyn. Mellan denna by och Vitån var den senare vägen mycket backig och slingrande, och vintervägen valde därför en genare och jämnare sträckning över flera havsfjärdar.[9] Den tvärade sedan över Vitåfjärden, varefter landsvägen följdes till en dryg mil på andra sidan Töre. Ungefär mitt emellan Töre och Kalix hade denna emellertid åter några svåra backar; vintervägen lämnade den då och gick över myrar och ängar till Börjelsbyn, där gästgiveri hölls under vintrarna.[10] Kalixälven följdes så till och förbi Kalix, varefter Vånafjärdens by passerades. — Mellan Sangis och Torneå lämnades åter landsvägen på flera ställen.

Kustvintervägen omlades flerstädes under senare delen av perioden,

---

[5] Detta framgår av tvenne lantmäterikartor av år 1756 resp. 1765 (Norrfjärdens sn nr 68 och 85. NLA).

[6] Värdefulla uppgifter om vintervägens sträckning mellan Ersnäs och Gammelstad lämnas i ett tingsprotokoll från 1761 (Norrb. läns domb., Luletinget 21 jan.).

[7] Vintervägens sträckning på båda sidor om Gammelstad framgår av en lantmäterikarta från 1737 (Nederlule sn nr 29, NLA).

[8] Vägens sträckning framgår av en rågångskarta från år 1762, (Nederlule sn nr 53, NLA).

[9] Enligt ett tingsprotokoll från 1766 (Norrb. läns domb., Rånetinget 17 febr.) gick vintervägen över Strömsund och »Getörn», det sistnämnda beläget vid sydändan av Sladan (enl. uppgift av f. fjärdingsman O. Andersson, Sörbyn).

[10] Vägens sträckning i trakten av Börjelsbyn framgår av en karta över byns ägor av år 1774 (Nederkalix sn nr 17, NLA).

vilket framgår av Pl. IV och V. Förmodligen i samband med att man drog landsvägen genom Piteå, fick också vintervägen en annan sträckning än tidigare. Den kunde dock icke som landsvägen passera det strida Pitsundet, utan gick norr därom över den Yttre Pitfjärden.[11] Vid obekant tid företogs vidare en mindre ändring av vägen i trakten av Håkansön.[12] Den största omläggningen företogs mellan Persön och Rånbyn. På 1760-talet drogs nämligen vintervägen rakt över Rånkölen[13], varigenom en avsevärd förkortning vanns. — I Nederkalix socken omlades vägen på tvenne ställen. Vintergästgiveriet i Börjelsbyn drogs in, förmodligen någon gång vid slutet av 1700-talet, och vägen gick därefter över de s. k. Börjelsbyängarna på västra sidan av Kalixälven till trakten av Månsbyn.[14] Genom utslag år 1817 nedlades vidare den gamla sträckningen över Vånafjärden, och en ny vinterväg togs upp över Lantjärv.[15] Inom Nedertorne socken torde den tidigare kustvintervägen över Säivisviken ha nedlagts före år 1830.[16]

*Andra vägar i kustlandet.* I *Pitesocknarna* är vägen från Öjebyn till Älvsbyn förtjänt av ett något närmare omnämnande. Landsvägsförbindelse till Älvsbyn blev aktuell samtidigt med planerna på en ny kyrka där. Den nya vägen, som blev färdig 1824, följde till största delen tidigare kärrvägar och ridvägar.[17]

När *Luledalen* vid slutet av 1700-talet blev bruksdistrikt, medförde detta tillkomsten av en rad nya vägar. Till det på åtskilligt avstånd från vatten- och körvägar belägna Selets bruk byggdes landsväg dels från en lastageplats vid Avan, dels från kustlandsvägen vid Antnäs.[18]

---

[11] Framgår bl. a. av en sammanställningskarta av år 1800 (Å 27 1[4], LA).

[12] Landskansliets utslag nr 516 år 1846, jämte handlingarna därtill.

[13] Exakta året för omläggningen är mig icke bekant; en genomgång av tingsprotokoll från 1760-talet har icke lämnat några hållpunkter. Tydligt är emellertid, att den företogs mellan 1762 och 1770. Från det tidigare året finnes en karta (Nederlule sn nr 53, NLA), där »vinterlandsvägen» över Furufjärden är upptagen. 1770 gick enligt Nordberg (1928, s. 292) vägen över Rånkölen.

[14] Uppgifter i landskansliets utslag nr 778 år 1833 och utslag den 24 april 1838. — Under några år på 1830-talet nyttjades åter den gamla vägen genom Börjelsbyn, men man fick snart dåliga erfarenheter av den, ofta besvärad av flödvatten som den var.

[15] Landskansliets utslag nr 22.

[16] Det förhållandet, att Raabs militärbeskrivning förbigår denna väg med tystnad, vill jag tolka på detta sätt.

[17] Landskansliets utslag nr 72 1817, Landskansliets brevkoncept nr 14 år 1825.

[18] Uppgifter om vägarna kring Selet lämnas i ett »Project till Relation över Luleå bruks district», bilagd konceptet till den Robsonska dagboken (LBA). —

# KUSTLANDSVÄGEN VID OLIKA TIDPUNKTER
## 1750 – 1940

### 2. Från Gammelstad till riksgränsen vid Haparanda

Skala 1:300 000

0 5 10 km

**Landsväg**

- 1940 (ev. tidigare)
- 1890 (ev. tidigare men ej senare)
- 1830 » » » » »
- 1750 (ej senare)

**Vinterväg**

- 1830 (ej 1758)
- 1830 och 1758
- 1758 (ej 1830)

A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB STOCKHOLM 1945

Den gamla körvägen mellan Heden och Råbäcken förbättrades samt förlängdes till Avan. — Avsikten hade från början varit att sommartid transportera den till Storbacken och Edefors nedförda malmen båtvägen till Hednoret, därifrån landvägen till Råbäcken, på älven till Avan och slutligen landvägen till Selet. »Sedan man likväl funnit att transporten med mindre kostnad kunde ske från Heden direkt till Selet landvägen om vintern, begagnas den förra vägen icke mera till malmforor, ehuru den är fullt farbar.»[19] Den nya malmvägen, som torde ha kommit i bruk några år in på 1800-talet, gick från sydändan av Hedavan över Mjösjön och Mockträsket till Selet.[20] Liksom senare (se Pl. VI) gingo säkerligen ett stort antal vintervägar mot Selet. Jag nöjer mig med att nämna tvenne vintervägar (närmare sträckningar okända) från Alter[21], där vid 1800-talets början en avsevärd träkolstillverkning ägde rum för Selets räkning (se fig. 24). En vinterväg för transport av mellansvensk malm skall enligt traditionen ha gått från en lastageplats vid Gäddvik över Alvikträsk till Selet.

Här som i Pitebygden blev frågan om landsväg till den s. k. överbygden aktuell på allvar samtidigt med planerna på en ny kyrka. Man avsåg till att börja med att placera denna i Heden, och långvariga tvister uppstodo då, om vägen helt eller blott delvis skulle förläggas till östra sidan av Luleälven. Med den nya kyrkans förläggande till Boden bortföll emellertid tvisteämnet. — Också denna landsväg, som blev färdig 1824, följde i stor utsträckning tidigare byvägar.[22]

Även utformandet av *Råne*dalens vägnät under denna period bestämdes i hög grad av att den blev säte för järnhantering. Som jag tidigare omnämnt, färdigställdes år 1791 en landsväg mellan Strömsund och Melderstein. Från dessa båda orter utstrålade vidare ett flertal vintervägar åt olika håll. Mycket livligt trafikerad torde t. ex. den gamla genvägen från Råne dalen över Jämtön och Siknäs till Kalix — på en karta från 1780[23] beskriven som »vintervägen ifrån Råneå masugn till

---

Vägen till Antnäs torde delvis ha byggts med tanke på att skapa förbindelse med en planerad hamn vid Mörön. Hermelin hade f. ö. planer på att kanalisera Aleån upp till Selet (Robsons dagbok, april 1798).

[19] Hamnbyråns arkiv, nr 41.

[20] Enligt karta i Hamnbyråns arkiv, nr 57.

[21] Enligt en nota av den 22 nov. 1803, Hermelinsaml. vol. 4, RA.

[22] Landskansliets inkomna handlingar, 1823: II, s. 994 ff., Landskansliets brevkoncept 1825, nr 14.

[23] Å 22 $1^5$, LA. — Vägen uppmättes i jan. 1755 enl. en bilaga till Robsons dagbok (LBA).

Kalix socken» — ha blivit. Något årtionde in på 1800-talet föreslogo t. o. m. Jämtö- och Siknäsbor, att den skulle ersätta den dåvarande kustvintervägen. Förslaget vann anslutning bland Kalixborna, som framhöllo, att den nya vägen skulle medföra en vägförkortning på hela 14 km., men K. B. avstyrkte med motiveringen, att den skulle komma att gå över sjöar och vikar med flödvatten och osäkra isförhållanden samt att det skulle bli svårt arrangera hållskjuts längs den.[24] — En säkerligen viktig vinterväg gick från Melderstein över Prästholm till Skatamark och de centrala delarna av Överlule socken.[25]

Av senare bruksvägar må nämnas en på 1820-talet byggd körväg från Vitån till Avafors masugn.[26] Från sistnämnda plats gick enligt uppgifter av ortsbefolkningen en vinterväg till Melderstein, på vilken bl. a. tackjärn forslades.

Inom *Kalixsocknarna* erbjuda vägarna från Överkalix ett särskilt intresse (se fig. 26). Sommartid var till in på 1800-talets senare hälft Kalixälven huvudväg; dess betydelse framgår bl. a. av den på 1820-talet företagna strömrensningen. Vår och höst användes vid menföre en bl. a. i militärbeskrivningarna omnämnd rid- och gångstig från Morjärv och Kamlunge på östra sidan av älven ned till Kalix.[27] Tidigt torde även en sommarväg från Morjärv till Töre ha tagits i bruk. Den finnes exempelvis upptagen på en lantmäterikarta från år 1794[28] och betecknas i en beskrivning från 1827 som en god ridväg[29] samt i Raabs militärbeskrivning som »allmän stråkväg». Mellan Överkalix och Morjärv färdades man antingen i båt hela sträckan eller också gick man över den smala landtungan mellan Räktjärvsändan och Morjärvsträsket, varigenom den svåra Räktforsen undveks.[30]

Vintervägen till Överkalix gick enligt ett tingsprotokoll från år 1758[31]

---

[24] Landskansliets utslag nr 47 år 1816.

[25] Upptagen i förteckningen över på 1750-talet uppmätta vintervägar från Melderstein, Robsons dagbok (LBA). — Vägens betydelse framgår bl. a. därav, att det 1749 ifrågasattes, om icke en sommarväg skulle uppröjas mellan Prästholm och Skatamark (Norrb. läns domb. 1749, Rånetinget 10 april).

[26] Raabs militärbeskrivning.

[27] Den är markerad på den Raabska kartan och har efter denna utlagts på fig. 26. Stigen är alltjämt känd bland befolkningen under namnet »Norrstigen» (enl. uppgift av G. Pettersson, Bondersbyn).

[28] Töre sn nr 86, NLA.

[29] Scheeles dagbok 27 juni 1827, hskr. 38. UUB.

[30] Se not 28 och 29.

[31] Norrb. läns domb., Kalixtinget 17 okt.

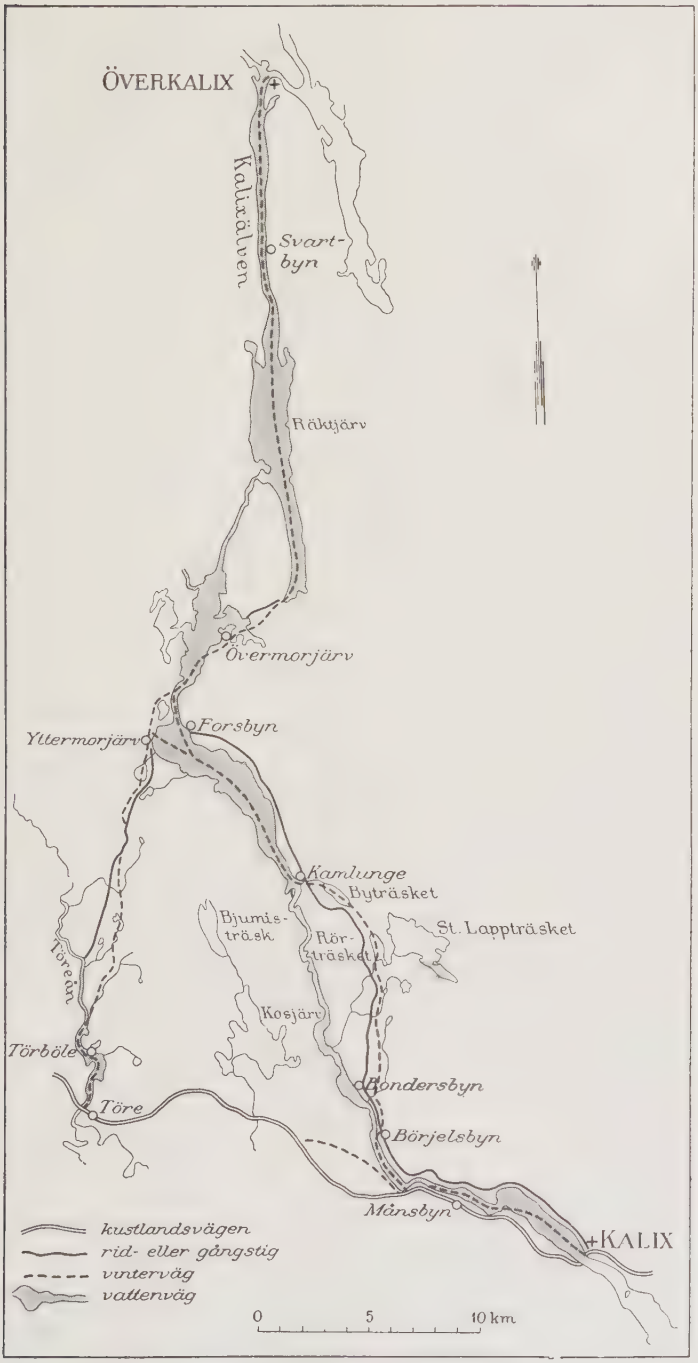



*Fig. 26. Vägarna från kusten till Överkalix omkring år 1800.*

från Kalix över Rör- och Kamlungeträsken samt Räktjärv: samma sträckning begagnades ännu vid mitten av 1800-talet.[32] Därjämte fanns det också en sedan gammalt nyttjad vinterväg från Töre, det ställe, där kustlandsvägen mest närmade sig Överkalix. Den upptas t. ex. på ett par avvittringskartor från år 1794[33], senare även på Raabs karta.

Förbindelserna från Kalixdalen mot angränsande älvdalar voro av ålder livliga under vintermånaderna. Utom redan anförda vägar söderut må nämnas en över havsfjärdarna från Kalix över Påläng och Brändön till Luleå, av Raab uppgiven som »mycket befaren under starka vintrar». Österut från Kalixdalen gick enligt samme sagesman en vinterväg från Kalix över Kälsjärv och Korpikå till Päkkilä, den vanliga förbindelsen med Hietaniemi, samt en vinterväg från Kalix över Holmträsk, Granån, Björkfors och Lappträsk till Karungi, den gängse »stråkvägen» dit. Längre norrut fanns en livligt trafikerad vinterväg från Överkalix till Övertorneå via Miekojärvi, där gästgiveri inrättats 1848.[34] En vinterväg från Överkalix till Korpilombolo och Pajala var däremot mindre körd och krävde vid det angivna året inte något gästgiveri.

I *Tornedalen* hade man, som jag tidigare nämnt, redan vid 1600-talets mitt ifrågasatt att bygga en landsväg längs älven. Ännu hundratalet år senare fanns där dock alltjämt inget annat än en gångstig. 1768 uppmanade emellertid kronofogden i Torne fögderi allmogen att sätta »by- och farvägarna» i stånd. De »allmänna farvägarna» förbi forsarna beskrev han som merendels oframkomliga till stort men för resenärer sommartid, och en förbättring av dem påstods vara absolut nödvändig.[35] 2 år senare synes arbetet härmed dock ännu inte ha igångsatts; allmogen ålades då att under den instundande hösten »äntligen låta upptaga och med diken på sidorna förse allmänna farvägen emellan Över- och Nedertorne socknar».[36] Först omkring 1780 sattes emellertid vägen Torneå —Övertorneå i stånd (se s. 172).

I övrigt var sommarvägnätet inom Tornedalen länge mycket primitivt trots förmaningar om dess iståndsättande.[37] Utom de två landsvägarna

[32] Landskansliets utslag nr 1949 år 1857. — Vintervägen är alltjämt känd bland befolkningen (enl. uppgift av M. J. Gahm, Kamlunge och Otto Carlsson, Räktfors).

[33] Töre sn nr 85 och 86, NLA.

[34] Landskansliets utslag nr 745 år 1848, inkomna handlingar 1848: 205.

[35] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept 26 sept. 1768 (LAH).

[36] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept 10 okt. 1770 (LAH).

[37] Jfr vad som nyss sagts om kronofogdens tillsägelse 1768. 1826 beslöt Övertorne sockenmän att röja åtskilliga rid- och gångstigar i socknen, men verkställigheten därav brast ännu mycket 1829 (Landskansliets utslag nr 500 år 1829).

# VIKTIGARE VINTERVÄGAR

## inom Norrbottens läns kustland

## OMKRING ÅR 1860

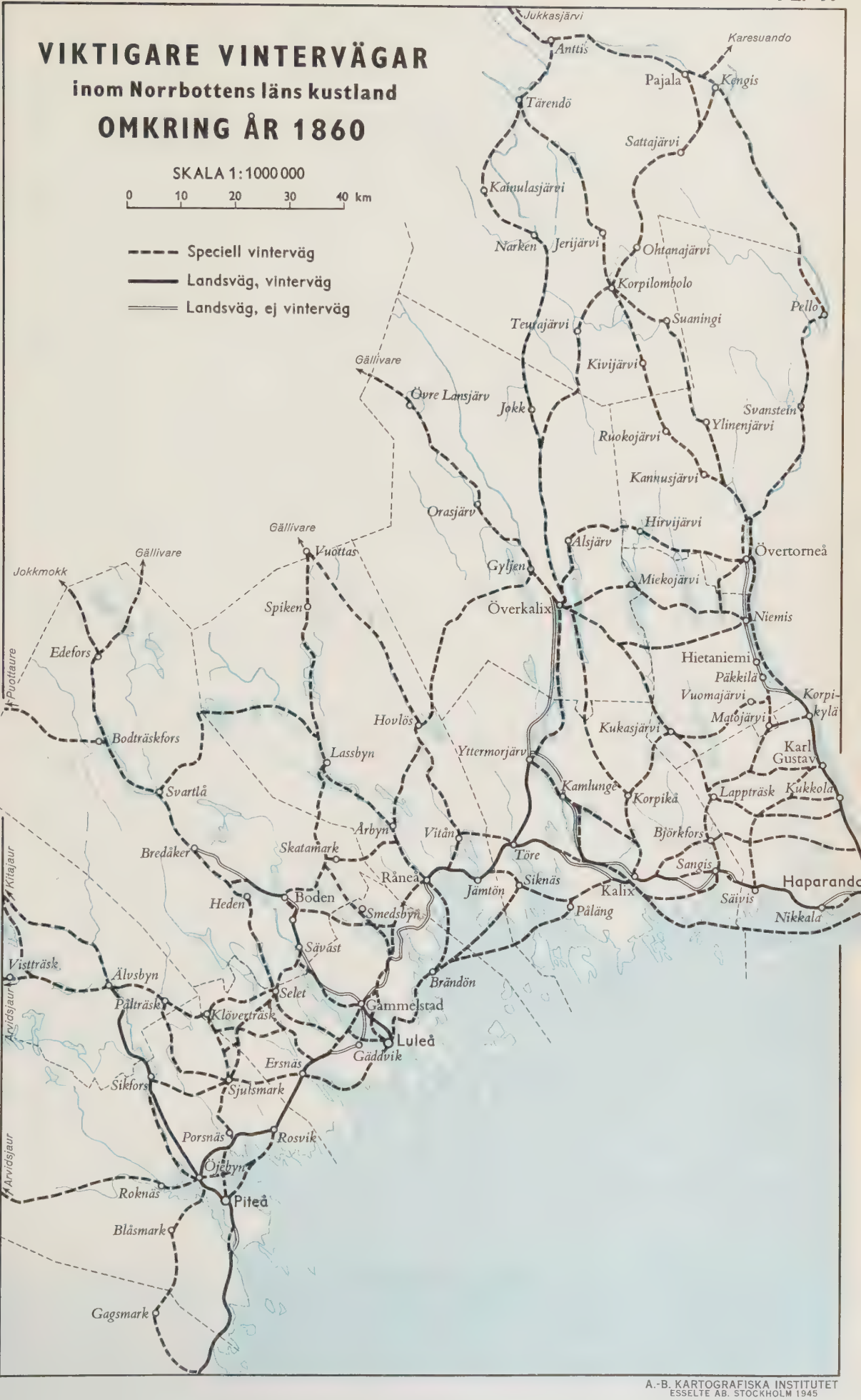
SKALA 1:1 000 000

0 10 20 30 40 km

Speciell vinterväg

Landsväg, vinterväg

Landsväg, ej vinterväg




A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB. STOCKHOLM 1945

i socknen funnos ännu 1840 blott gångstigar. Raabs och Westfelts militärbeskrivningar omnämna ett par viktigare: en från Kukkola till Kattilasaari och en annan från Karungi till Keräsjoki och Lappträsk. Längre norrut gingo ett par viktiga stigar till den under 1800-talet i stark utveckling varande Soukola-trakten: den ena från Matarengi via Soukolajärvi, Kannusjärvi, Siekajärvi, Ruokojärvi, Kivijärvi, Pirtiniemi till Korpilombolo, den andra från Matarengi via Soukolajärvi, Ylinenjärvi och Suaningi till Korpilombolo.[38] — En för sommarvägarnas utveckling inom nedre Tornedalen starkt hämmande faktor utgjorde otvivelaktigt de vidsträckta myrmarkerna. Ett exempel må belysa detta. Byamännen i Lappträsk och Keräsjoki i Karl-Gustavs socken, byar, som redan vid 1800-talets början enligt mantalslängderna hade en sammanlagd befolkning på flera hundra personer, uppgåvo 1811, att de alltsedan 1797 regelbundet men utan resultat hade gjort framstötar om hjälp med istandsättande av deras utfartsväg. Förhållandena betecknades som olidliga, då byborna blott vissa tider på året kunde färdas till kyrkan. Vad de begärde, var inte mer än att vägen i sin helhet skulle förses med spänger över de vidsträckta myrarna.[39] Först på 1840-talet byggdes en kärrväg från Karungi till Keräsjoki, och det dröjde ytterligare ett par årtionden innan den förlängdes till Lappträsk.[40]

Vintervägen från Torneå norrut gick även efter tillkomsten av landsvägen Torneå—Övertorneå långa stycken på älven, t. ex. hela sträckan mellan Vitsaniemi och Matarengi.[41] Norr om Övertorneå följdes i stort sett älven; vintervägen gick dock här och var över land, särskilt förbi forsarna och där älven gjorde större krokar. Vägen gick då än på den västra, än på den östra sidan av älven.[42] Då på 1840-talet förbud utfärdades från rysk sida att medföra några som helst penningar från Sverige till Finland, måste emellertid vägen helt förläggas till den svenska sidan av älven.[43]

Från Matarengi gick enligt ortsbefolkningens uppgifter en vinterväg mot Soukolatrakten; liksom den förut omnämnda gångstigen dit klöv den vid Soukolajärvi upp sig i två.

[38] Uppgifter om dessa stigar lämnade av bl. a. f. d. kronojägare Malmström, Kuivakangas, och f. d. fjärdingsman K. J. Lahti, Korpilombolo.

[39] Landsvägar 1666—1823, Norrb. län (KA).

[40] Enl. uppgifter av G. W. Lindforss, Skogskärr.

[41] Landskansliets utslag nr 1089 år 1860.

[42] Vägens sträckning framgår av gränskartor från 1810, reproducerade i kartbilagan till Sveriges traktater med främmande magter (1917).

[43] Landskansliets utslag nr 352 år 1846. — Norrb. läns domb. Övertornetinget 14 april 1846, par. 10.

*Lappmarksvägarna.* Till *Pite lappmark* gingo liksom tidigare såväl sommar som vinter tvenne huvudvägar, nämligen från Piteå och Skellefteå. Den norra sommarvägen passerade enligt Hülphers (1789, s. 139, 1922, s. 78) Svensbyn och Kalamark, dit den var ridväg, samt vidare Byske, Långträsk och Gråträsk. Denna väg, som enligt ortsbefolkningens uppgifter var i bruk till 1800-talets mitt, stod i betydelse klart tillbaka för vägen från Skellefteå, som utgjorde genaste förbindelse mot kusten för de många byarna och nybyggena i sydöstra delen av Arvidsjaurs socken. Den gamla Nasafjällsvägen från Skellefteå hade nu

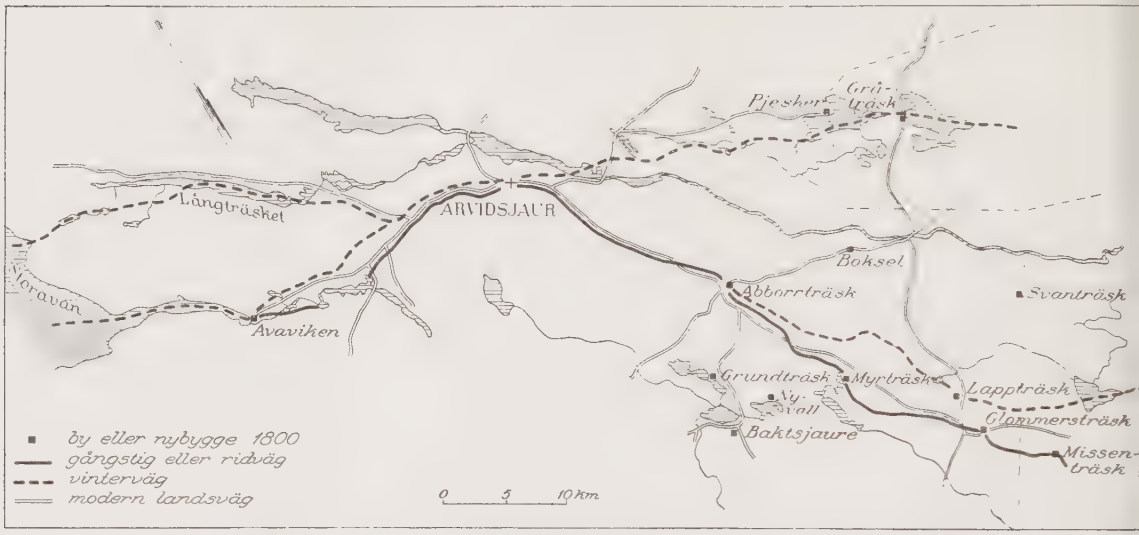



*Fig. 27. Viktigare vägar inom Arvidsjaurs socken omkring år 1800.*

kommit ur bruk, eftersom den gick långt på sidan om flertalet byar inom Jörn och Arvidsjaur. I stället färdades man från Skellefteå kyrkplats över Bjurvattnet, Klockträsk, Hornsträsk, Mossarotträsk, Granbergsträsk, Missenträsk, Glommersträsk, Myrträsk och Abborrträsk till Arvidsjaur, längs en på 1770-talet utsynad väg.[44] Den var 1806 i sådant skick, att man »med någorlunda lastad häst kunde resa densamma».[45] Enligt en stark tradition skall under den senare Nasafjällstiden, d. v. s. omkring år 1800, också varit i bruk en sommarväg över Långnästräsk, Vargträsk och Stenträsk till Glommersträsk, där den stötte samman med den andra vägen.[46] — Skelleftevägen förbättrades successivt, men blev

[44] Västerb. läns domb. 1772, Arvidsjaur 22 jan.
[45] Handl. ang. Nasafjäll. 1806 års undersökning (LBA).
[46] Uppg. av bl. a. Nils Nilsson, Långnästräsk.

inom Arvidsjaurs socken enligt ortsbefolkningens uppgifter först vid 1800-talets mitt framkomlig för hjuldon.

Från Arvidsjaur fortsatte sommarvägen över Avaviken till Arjeplog och var till största delen vattenväg.

Vintervägen från Piteå till Arvidsjaur var ännu vid 1800-talets mitt marknadsväg för piteborgarna och överhuvudtaget viktig. Ända till dess hade den praktiskt taget samma sträckning som under 1700-talets första årtionden, enligt vad arkivakter och uppgifter av ortsbefolkningen ge vid handen. — Enligt ett tingsprotokoll från år 1752 gick vägen över Svensbyn, Gåstjärn och Kalamark.[47] Gåstjärn är den lilla göl, som är belägen c:a 1.5 km. NO om Tryträsket. Ännu långt in på 1800-talet passerade lappmarksvägen den.[48] — Sträckningen över Kalamark bekräftas av ett tingsprotokoll från år 1757.[49] Enligt tingsprotokoll från 1777 och 1799 gick vägen över Byske, Gråträsk och Pjesker.[50] Petrus Læstadius ger i sin Journal liknande uppgifter om dess sträckning. I sen tid, på 1840-talet, omlades den i sin nedre del, så att den kom att gå över Roknäs och Fagerheden till Byske.[51]

Viktig var emellertid också vintervägen från Skellefteå. I samband med tillkomsten av de första nybyggena inom Arvidsjaur kom den liksom sommarvägen att omläggas. Omkring år 1760 upphöggs nämligen en ny vinterväg förbi Glommersträsk, betydligt genare än den förr nyttjade.[52] Troligen gick den i huvudsak på samma sätt som på 1820-talet och f. ö. även långt senare, d. v. s. från Ullbergsträsk — en väg kom också från Stenträsk — förbi Glommersträsk, Lappträsk, Hålberg och Abborrträsk till Arvidsjaur.[53]

Vintervägen från Arvidsjaur till Arjeplog gick av ålder över Långträsket till Storbodfjärden och därefter över Storavans, Uddjaurs och Navjaurs isar. På en framställning år 1785 från Nasafjälls silververk beslöt man emellertid att lägga vägen över Avaviken, vilken nya väg ansågs vara såväl genare som bättre försedd med bete för renarna.[54] Redan 1790 yrkade emellertid piteborgarna, livligt understödda av allmogen i lappmarkssocknarna, om en återgång till den tidigare vägen, som nog

[47] Norrb. läns domb. 1752—1757, Piletinget 17 april (s. 120).

[48] Enl. skriftligt meddelande från Jonas Johansson, Kalamark.

[49] Västerb. läns domb. 1756—1757, Arvidsjaurtinget 28 jan. 1757.

[50] Västerb. läns domb. 1777, Arvidsjaur 20 jan. och 1799, Arjeplog 31 jan.

[51] Landskansliets utslag nr 751 år 1848 med handlingar därtill.

[52] Västerb. läns domb. 1762, Arvidsjaur 23 jan. och 1765, Arvidsjaur 24 jan.

[53] Enl. äldre handlingar ang. skjutsskyldigheten i Arvidsjaur, förvarade hos Sven Karlsson, Glommersträsk.

[54] Västerb. läns domb. 1785, Arvidsjaur 20 jan., Arjeplog 22 jan.

när allt kom omkring var den genare samt framförallt icke var så besvärad av flödvatten som den andra.[55] Denna vinterväg bibehölls sedan, till dess att landsväg på 1860-talet byggdes till Avaviken.[56]

Till angränsande lappmarkssocknar i söder blevo i samband med bebyggelsens framväxt förbindelserna från Pite lappmark allt livligare. Vägen till Lycksele från Arvidsjaur hörde enligt beslut 1782 till de vägar inom socknen, som skulle hållas utprickade varje vinter.[57] Enligt traditionen skall den i äldre tid ha gått över Hedberg, men senare över Malåträsk, Lainijaur och Baktsjaure.[58] För den lokala trafiken voro båda vägarna viktiga till långt fram i tiden bl. a. därför, att Malåborna först på 1850-talet fingo kapell men dessförinnan måst avlägga sina kyrkobesök i Arvidsjaur. Från Arjeplogs socken riktades en viss trafik till det närbelägna Sorsele; en poststig mellan dessa orter spångades på 1830-talet.[59]

Till *Jokkmokk* gingo huvudvägarna från kustlandet under denna period i stort sett som under den föregående. Sommartid for man i båt uppför Luleälven till Storbacken; där grenade vägen upp sig i en på södra sidan om Lilla Lule älv och en norr därom. Båda utnyttjade selen i älvarna, den södra dock blott omkring en mil (närmast Jokkmokk).[60] Det var f. ö. längs den senare, som Carl XV färdades under sin lappmarksresa 1858.[61] — Vintervägen till Jokkmokk följde den södra som-

---

[55] Västerb. läns domb. 1790, Arvidsjaur 22 jan.

[56] Västerb. läns domb. 1800, Arjeplog 3 febr. Handl. ang. skjutsskyldigheten i Arvidsjaur 1827—1828, förv. hos S. Karlsson, Glommersträsk. Landskansliets utslag nr 1799 och 1800 år 1868.

[57] Övriga vintervägar inom Pite lappmark, som enligt samtidigt beslut skulle hållas utprickade och vid vissa tider uppkörda, voro de från Piteå och Skellefteå över Arvidsjaur till Arjeplog samt från Arjeplog till Adolfströms silverbruk och till Jokkmokk (Västerb. läns domb. 1782, Arvidsjaur 25 jan., Arjeplog 28 jan.).

[58] Enligt uppg. av A. N. Fjellström, Arvidsjaur, och K. H. Lundmark, Malåträsk.

[59] Sockenstämmoprotokoll för Arjeplog 1825—1830, Arjeplogs kyrkoarkiv.

[60] Den nordligare torde varit samma väg, som användes under 1600-talet, den sydligare sammanföll delvis med den gamla bruksvägen. Åtskilliga belägg finnas för båda. De omnämnas sålunda i den Robsonska dagboken eller bilagor till den (LBA). Den södra vägen finnes utlagd på en karta från år 1828 över Carl XIV Johans egendomar i Norrbottens län (NLM). Avgifter för båtskjuts längs denna väg fastställdes 1841 på grundval av en 1830 företagen undersökning (Landskansliets utslag nr 264 år 1841). Båda vägarna äro till sin sträckning kända av äldre ortsbor (uppgifter av Lars Andersson, Kielas, f. 1851, Janne Eriksson, Padjerim, f. 1864 m. fl.).

[61] Enl. uppg. av kyrkoh. O. Lindgren, Jokkmokk.

marvägen, med smärre av naturförhållandena betingade avvikelser.[62] — Till Kvikkjokk ledde sommar som vinter tvenne vägar från Jokkmokk, den ena över Purkijaur och den andra över Klubbudden; de förenades vid Randijaurs by.[63]

Vid *Gällivare* hölls enligt domböckerna ting för första gången 1751. Samtidigt började man också hålla marknad där. För tingspersonalens och luleborgarnas räkning upphöggs 1754 en vinterväg från Jokkmokk över Vaikijaur och »Tjutik» (i närheten av Muddusjaure[64]) till Gällivare.[65] Den passerade alltså det efter moderna begrepp mycket svårtillgängliga Muddusområdet, som tydligen inte utgjorde något allvarligt hinder för renskjuts. — Någon huvudväg till Gällivare blev denna väg emellertid aldrig och synes mot mitten av 1800-talet blott ha begagnats av tingspersonalen.[66]

Den viktigaste vägen var i stället till att börja med den, som begagnades för malmtransporter ned mot Rånedalen. Den utsynades, som jag redan nämnt, i början av 1740-talet och lades naturligt nog över Kilvo och Nattavaara; förekomsten av dessa nybyggen, där härbärge och vägvisare kunde lämnas resenärerna till Gällivare, synes t. o. m. ha varit en bidragande orsak till att masugn och stångjärnsverk förlades till Rånedalen.[67]

Om vägen från Gällivare till Råneå finnes detaljerade uppgifter i den Robsonska dagboken (för år 1800) och en bilaga till dess koncept, där det redogöres för en 1791 företagen uppmätning av den. Äldre uppgifter än dessa lämnas i åtskilliga tingsprotokoll[68]; det framgår av dessa, att den med ett nedan nämnt undantag icke varit föremål för några större omläggningar under 1700-talet.

---

[62] Landskansliets utslag nr 465 år 1825. Detaljerade uppgifter om vägen ha lämnats av Ulrik Eriksson, Koskats, Janne Eriksson, Padjerim och H. P. Forsman, Jokkmokk.

[63] Båda sträckningarna äro väl kända av ortsbefolkningen. Den sydligare är belagd bl. a. i Landskansliets utslag nr 264 år 1825, den nordligare i Robsons dagbok (27—28 aug. 1797) samt sockenstämmoprotokoll av 5 mars 1820 (LAH).

[64] »Tjutik» = Tjåtek å gen. stabsbl. nr 21 Jokkmokk. En vilstuga skall enl. ben. medd. från komm. H. Grundström, Jokkmokk, ha varit belägen omedelbart intill Tjåtekjaure. Detta stämmer väl med en uppgift i Robsons dagbok (1798) om ett skjutsombytesställe 2 mil från Stora Lule älv.

[65] Västerb. läns domb. 1758—1759, Gällivare 22 febr. 1758, d:o för 1761, 23 febr.

[66] Dess sträckning ändrades också med tillkomsten av nybyggen; sålunda gick vägen en tid över Juggijaur, Sarkavare och Ripats (Landskansliets utslag nr 742a år 1848 jämte handlingarna därtill).

[67] Enl. bergmästareundersökning av år 1736 (bland bergmästarrelationer, LBA).

[68] T. ex. i Västerb. läns domb. 1777, Gällivare 15 febr. (vägen gick över Spiken). Norrb. läns domb. 1788, Gällivare 18 febr. (passerade Solmyren).

Vägens sträckning framgår av kartan fig. 28. Den passerade Ripats, Nuortikon, Kilvo, Nattavaara, Sol- och Herkmyrarna, Vuottasjaure, Spiken (= Furudal) och Överstbyn. — Till att börja med gick den från sistnämnda by genom den mycket markerade dal öster om Degerselet, i vilken Snotter- och Rengårdstjärnarna ligga[69], senare däremot över Degerselet, varvid den kom att sammanfalla med Degerselsbornas utfartsväg. — Enligt uppgifter i den Robsonska dagboken[70] fanns redan under 1700-talet en av Meldersteins bruksägare iståndsatt ridväg i ungefärlig sträckning som vintervägen.

Redan under 1600-talets sista årtionde hade några nybyggare slagit sig ned i sydöstra delen av Gällivare socken; nybyggesrörelsen där sköt emellertid först under andra hälften av 1700-talet starkare fart, påverkad som den då var av kolonisationssträvanden från bruksägarnas sida. Från nybyggena uppstod en mindre trafik mot såväl Gällivare som Överkalix, och en väg däremellan kom i bruk. 1780 riktades till allmogen i Gällivare en förfrågan, om de inte hellre ville skjutsa malmen över Överkalix till Råneå än längs den tidigare nyttjade malmvägen, men då meningarna härom voro delade, fick förslaget falla.[71] Fyra år senare fastställdes vid Gällivaretinget den sträckning av vintervägen mellan Överkalix och Gällivare, som i huvudsak skulle komma att användas till långt in på 1800-talet: över Landsjärv, Torasjärv (senare Skröven), Rautavuoma, Hakkas, Sammakko, Dokkas och Sakajärvi till Gällivare.[72] — Den arbetskraft, som stod till förfogande längs denna väg, var Hermelin inte sen att utnyttja. Vintern 1797—1798 gjordes nämligen ett första försök att forsla malm över Överkalix till Strömsund[73], och enligt uppgifter i bergmästarrelationerna användes därefter vägen regelbundet för malmtransporter. Bakom uppförandet av en masugn vid Gyljen synes ha legat gynnsamma erfarenheter av vägen. Intill den voro nämligen ett stort antal nybyggare bosatta, som kunde hjälpa till med malmforslorna.

---

[69] Norrb. läns domb. 1745, Rånetinget 11 april (par. 11). — Protokollet ger icke klart vid handen, hur denna väg gått; det uppges dock, att den skulle passera några små tjärnar, varmed icke gärna kunna avses andra än de ovannämnda. Personer med lokalkännedom ha uppgivit sträckningen som sannolik (meddelat av fjärdingsman O. Andersson, Sörbyn). Genom ifrågavarande dalgång gick i äldre tid en av Degerselsborna nyttjad gångstig, senare sämre kärrväg till Orrbyn (enl. uppg. av Magnus Hansson, förut Vedafallet f. 1850. Stigen är upptagen på den Raabska kartan. Westfelts militärbeskrivning talar om en sämre kärrväg).

[70] T. ex. den 25 juli 1797.

[71] Västerb. läns domb. 1780, Gällivare 21 febr.

[72] Norrb. läns domb. 1784, Gällivare 19 febr.

[73] Robsons dagbok, april 1798.

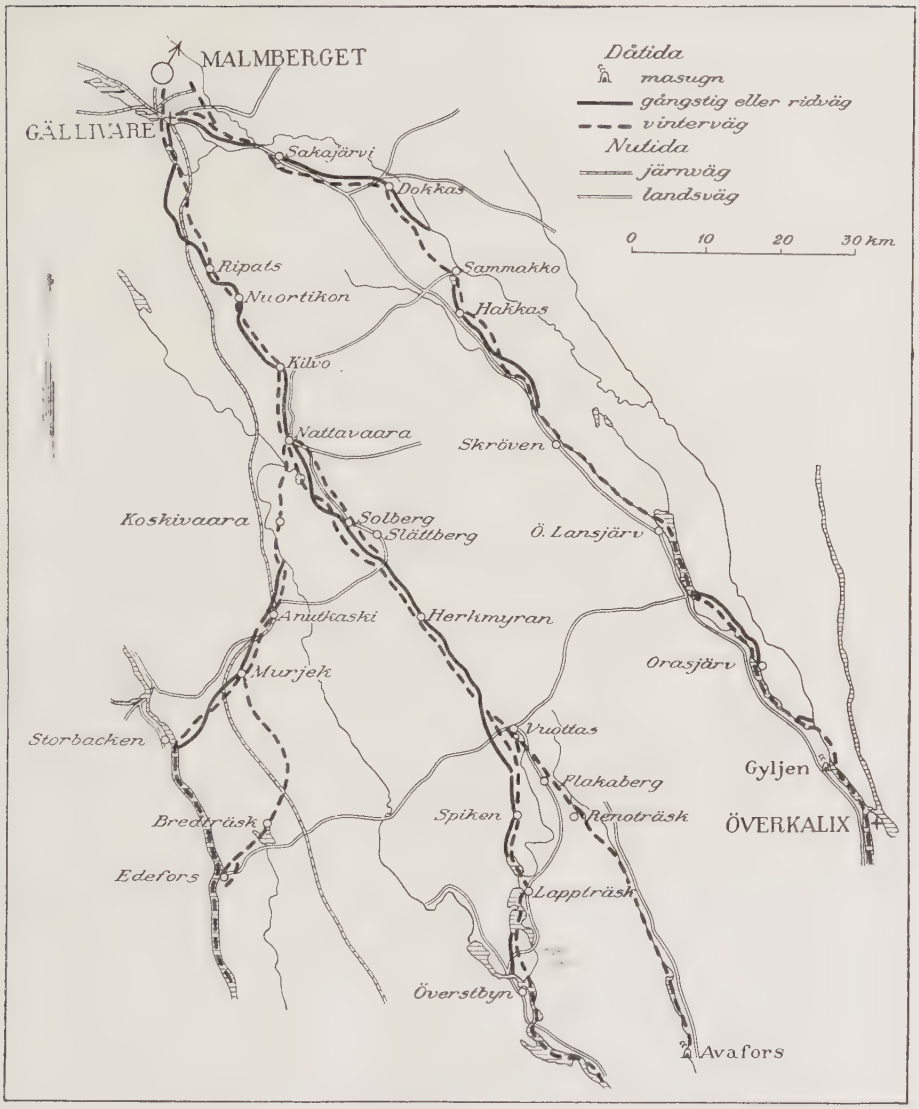



*Fig. 28. Viktigare vägar från kustlandet till Gällivare under 1800-talets förra hälft.*

Mellan Överkalix och Gällivare kom efter hand också en sommarväg till stånd. Till stor del kom den att utgöras av vattenväg och gick över Lansjärv, Skröven, Hakkas, Sammakko, Dokkas och Sakajärvi.[74]

[74] Till stora delar finnes den utsatt på en serie kartor från 1792 över Sakajärvi, Dokkas, Sammakko och Hakkas (Gällivare sn nr 17, 12, 7 och 8, NLA), i sin helhet på den tidigare nämnda kartan över Carl XIV Johans egendomar (NLM).

Under Hermelins tid anlades också malmvägar från Gällivare mot Luledalen. Enligt uppgifter i den Robsonska dagboken (för år 1800) togo de av från vägen mot Rånedalen vid Nattavaara och grenade i trakten av Murjek upp sig mot Storbacken och Edefors. En ridväg byggdes från Storbacken till Nattavaara[75], där den stötte samman med den tidigare befintliga ridvägen från Råneå.

För att kunna uppgöra kartan fig. 28 över vägarna från Gällivare har jag på många punkter måst komplettera källornas uppgifter med upplysningar från ortsbefolkningen. Vanligen har det icke stött på några större svårigheter att erhålla sådana, då en stark traditionsbildning uppstått kring de gamla malm- och Hermelinsvägarna.

Det förtjänar framhållas, att mera tillfälligt nyttjade malmvägar också förekommo. Lapparna, som transporterade malmen voro icke så bundna till de vanliga vägarna och kunde vid brist på renbete intill dessa eller vid skarföre färdas helt andra stråk. Sålunda vet traditionen att berätta om en malmväg över Marsjärv, Kölmjärv och Kesasjärv i Överkalix; förmodligen var det en fortsättning på denna väg, som gick över sydspetsen av Hovlössjön till Avafors masugn. — Den vanliga malmvägen från Gällivare till Avafors gick liksom den äldsta malmvägen över Nattavaara och Vuottas, men följde därefter Vitådalen.[76] Den finnes utlagd på fig. 28.

Av intervägarna från Gällivare mot kusten synes den över Storbacken av uppgifterna om malmtransporterna att döma snabbt ha förlorat sin betydelse. På vägen till Edefors fraktades enligt bergverksrelationerna malm till efter mitten av 1800-talet, men den stod då sedan åtskillig tid tillbaka för vägarna mot Råneå och Överkalix; detta framgår bl. a. av att när skjutsfrågan inom Gällivare ordnades år 1848, ombytesställen blott fastställdes längs de båda senare.[77]

Bergverken inom *Torne lappmark* och angränsande delar av kustlandet hade under 1700-talet ett par perioder av uppblomstring utan att detta dock satte några viktigare spår efter sig i form av nya vägar. — Utan större betydelse blev också den verksamhet, som utövades av en på 1750-talet tillsatt kommitté med syfte att reglera olika angelägenheter, som stodo i samband med handeln och ekonomien i denna lappmark.[78] Efter förslag från kommittén ålades 1756 landshövdingen ombesörja, att vägar inrättades i lappmarkerna.[79] Förmodligen med anled-

[75] Den finnes utlagd på 1828 års karta över Carl XIV Johans egendomar.

[76] Den finnes belagd på en sträcka av omkring en mil på en lantmäterikarta från 1842—1851 (Råne sn nr 143: 28, NLA). Om dess sträckning i övrigt ha uppgifter lämnats av ortsbefolkningen.

[77] Landskansliets utslag nr 742 år 1848 jämte handlingar därtill.

[78] Se härom Fellman 1910, s. 215 ff.

[79] Elers II: Vägarchiv 103 (Hskr S 11, UUB).

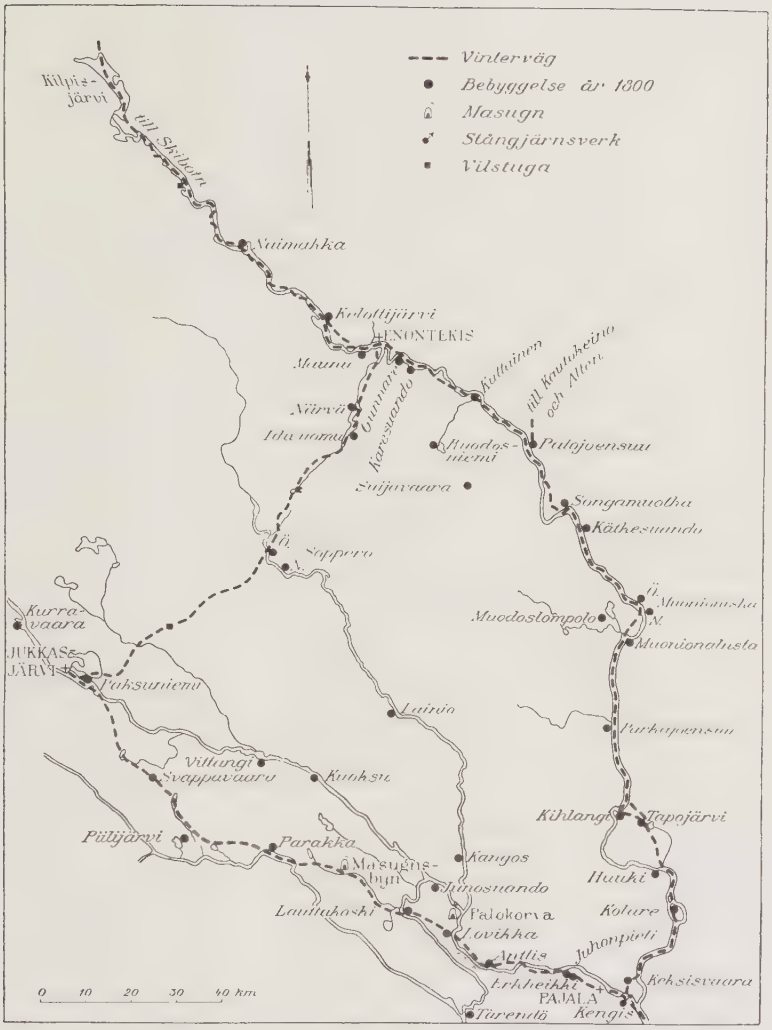



*Fig. 29. Viktigare vintervägar inom Torne lappmark omkring år 1800.*

ning härav bestämdes vid ting i Jukkasjärvi 1758, att vintervägarna inom socknen skulle utstakas varje vinter, men detta synes här ha varit det enda resultatet av kommitténs nyss nämnda förslag.[80]

Av det nyss nämnda tingsprotokollet från år 1758 framgår, att tvenne vintervägar voro i bruk från Pajalatrakten till Jukkasjärvi. Den ena gick över Vittangi och Pauranki (en fors i Torneälven), d. v. s. i huvudsak efter Torneälven, den andra över Parakka och Svappavaara. Den

[80] Norrb. läns domb. 1758, Jukkasjärvi 14 febr.

sistnämnda (se fig. 29) var i varje fall senare huvudväg. Sålunda omnämner Hülphers (1789, s. 272 ff.), att vintervägen till Jukkasjärvi gick över Lovikka, Lauttakoski, Masugnsbyn, Parakka och Svappavaara. I ett tingsprotokoll från 1796 kallas den för »allmänna landsvägen» och det framgår också, att den nyttjades som malmväg från Luossavaara.[81]

När tings- och marknadsplatsen 1820 flyttades från Jukkasjärvi till Vittangi medförde detta, att huvudvintervägens sträckning ändrades. Några årtionden in på 1800-talet, liksom f. ö. långt senare, gick den från Pajala över Erkheikki, Juhonpieti, Peräjävaara, där Torneälven korsades, Anttis, Lovikka, där Torneälven åter korsades, Palokorva, Junosuando, Kurkkio och Kuoksu till Vittangi.[82]

Till Enontekis gingo tvenne viktigare vintervägar söderifrån. Den ena kom från Jukkasjärvi, senare Vittangi, och användes av borgarna å deras resor mellan de olika marknaderna. Den gick över Soppero och Idivuoma och var försedd med tvenne vilstugor.[83] Den andra följde i huvudsak Muonioälven uppför: från Kengis över Keksisvaara, Kolare, Tapojärvi (i Finland), Kihlanki, Parkajoensuu, Muonio, Kätkesuando, Palojoensuu, Kuttainen och Karesuando till Enontekis.[84] Se fig. 29.

Sommartid fanns fortfarande ingen annan väg till Jukkasjärvi och Enontekis än älvarna.

På 1750-talet ingingo torneborgarna en överenskommelse om uppdelning av handeln på lappmarkerna och Norge. En grupp borgare skulle handla i Jukkasjärvi, Enontekis och Skibotn, en annan i Kautokeino, Kvaenangen, Nordreisen och Alten.[85] Den förstnämnda gruppen färdades till Norge på den gamla vintervägen längs Könkämäälven och

---

[81] »Kronolänsmannen Anders Björnström anmälde, hurusom lappen Anders Amundsson Stövel förleden vår hastigt avlidit ute å marken å allmänna landsvägen ½ mil norr om Parakka nybygge, under det han var sysselsatt med malmföring...» (Norrb. läns domb. 1796, Jukkasjärvi § 56). — Enligt uppgift av Helmer Johansson, Masugnsbyn, ha talrika malmstycken anträffats längs vägen.

[82] Å 26 1[1], LA samt Landskansliets utslag nr 265 år 1841.

[83] Den ena låg vid Suolajoki mellan Soppero och Idivuoma, (Grape 1803, s. 262), den andra mellan Jukkasjärvi och Soppero vid Sekkujoki (Norrb. läns domb. Jukkasjärvi 1782 § 10 och 1787 § 46), senare mellan Vittangi och Soppero (Landskansliets utslag nr 58 år 1823).

[84] Grape 1803, s. 261. Norrb. läns domb. Enontekis 1775, 14 febr., 1796, 20 febr. Vägens sträckning framgår i detalj av gränskartor från 1810 i Sveriges traktater med främmande magter, kartbil. 1917.

[85] Fellman 1910, s. 486.

över Kilpisjärvi, den sistnämnda tog av från vägen mellan Pajala och Enontekis vid Palojoensuu och for därefter över Leppäjärvi till Kautokeino.[86] Vägen över Kautokeino använde även en 1798 inrättad postförbindelse mellan Torneå och Alten. Fram till 1808—09 års krig fördes posten var fjärde vecka under 6 vintermånader. Därefter upphörde denna postgång men återupptogs 1822, då postförbindelse också öppnades till Tromsö.[87]

## Vägarnas beskaffenhet.

### Vägarnas sträckning.

Vad jag i det föregående kapitlet sagt om vägarnas sträckning gäller även för denna period. Några utpräglade genomfartsvägar, som gingo rakt mellan de primära målen — städer och kyrkplatser — funnos alltså inte. Detta äger giltighet inte bara för sommarvägarna utan även för intervägarna, som jag skall visa med några exempel.

När det på 1810-talet blev aktuellt att dra kustvintervägen mellan Råneå och Kalix i en rak sträckning över Jämtön och Siknäs, avstyrktes förslaget med bl. a. den motiveringen, att vägen skulle komma att gå genom mindre bebodda trakter, där det kunde bli svårt att arrangera hållskjutsen.[1] Att kustvintervägen å sträckan mellan Kalix och Sangis i äldre tid var lagd över Vånafjärden, berodde i varje fall delvis på möjligheten att förlägga ett gästgiveri där. Det fanns emellertid ett ännu viktigare skäl att låta intervägarna passera byar och nybyggen i den ungefärliga färdriktningen, nämligen de lättnader i interväghållningen, som härigenom vunnos.

Så länge det i lappmarkerna fanns blott få nybyggen, spelade lapparnas vintervisten en motsvarande roll för vägarnas sträckning; jämför härmed den tidigare citerade uppgiften om lappmarksvägar, som inte gingo lika alla år, utan »*som allmogen (d. v. s. lapparna) flyttar med sina tjäll*». Jag vill belysa förhållandet med en karta över en del av den s. k. Domarvägen mellan Lycksele och Arvidsjaur; äldre lappvisten i närheten av vägen ha markerats.

Uppgifterna, som ligga till grund för kartan, ha lämnats av f. d. kronojägaren Axel Bergström, Hedberg. Den torde illustrera förhållanden under 1800-talets förra

[86] Grape 1803, s. 262 f. Vägen över Kilpisjärvi utlagd på gränskartorna av år 1810.

[87] Helland: Finmarkens amt: II, s. 509 ff.

[1] Landskansliets utslag nr 47 år 1816.

hälft, men en säker datering synes svår att göra. Läget av lappvistena är väl känt, till vilket bidrar att rester av dem till sen tid funnits bevarade. Av vägen torde däremot numera inga spår finnas bevarade. Traditionen om den är emellertid mycket stark, vilket förmodligen beror på att det var något av ett evenemang, när domaren gjorde sin årliga resa. Styrkan i traditionen framgår bl. a. av att det ställe, där Skellefteälven passerades, alltjämt kallas Domarselet. Det intryck som domarfärderna gjorde på befolkningen, framgår f. ö. av stark traditionsbildning även kring Domarvägens fortsättning genom andra lappmarkssocknar. Enligt benäget meddelande från komminister Grundström, Jokkmokk, belyses sträckningen av Do-

*Fig. 30. I äldre tid, medan blott få gårdar funnos inom lappmarkerna, angjorde även viktigare vägar lappvisten, som lågo i den ungefärliga färdriktningen. — Del av »Domarvägen» mellan Lycksele och Arvidsjaur.*

marvägen Arjeplog—Jokkmokk—Gällivare genom en rad ortnamn: »Vuordemjaure» = Väntsjön, det ställe, där skjutsombyte ägde rum, »Lagmansforsen», »Lagmansgropen» (en ränna i ett berg), »Lakamannavare» = Lagmansberget. — Den starka traditionen kring Domarvägen gör mig benägen att tillskriva uppgifter om dess sträckning en hög grad av tillförlitlighet.

## Vägarnas beskaffenhet i övrigt.

### Sommarvägarna.

Som jag redan framhållit var kombinationen mellan landväg och vattenväg alltjämt karakteristisk för mycket stora delar av länet. Vägen Töre—Gällivare får illustrera detta. Den följde vid 1800-talets början

först Töreån några km., d. v. s. så långt, som man bekvämt kunde komma med båt. Så vidtog gång- och ridväg till Morjärv och vattenväg därifrån uppför Kalixälven och Ängesån till det s. k. Tväredet; det var namnet på en några km. lång mårka över gott hedland mellan sistnämnda älv och Tvärån, vars nedersta del hade några svåra forsar. På Tvärån for man därefter till något norr om Orasjärv, där en ny, nära milslång mårka, Sockedet, vidtog förbi ett antal forsar. Vid Lainsån började åter vattenvägen; den sträckte sig över sjön Lansjärv och uppför Skrövån, så långt denna var båtbar, nämligen till en halvmil ovanför Skröven. Resten av vägen gick till största delen över land. Vid ytterligare tre tillfällen begagnade man dock båt: över Sammakkojärvi samt längs två farbara sträckor av Linaälven. Av de 20 milen väg voro inte mindre än 12 båtväg, d. v. s. 60 %.

Skillnaden i farbarhet mellan länets nordliga och sydliga älvar gav alltjämt upphov till markerade olikheter mellan sommarvägarna inom länets norra resp. södra delar. Vägen från Skellefteå till Arvidsjaur var till 100 % landväg, Skellefteå—Arjeplog till omkring 70 %. Vägen från Heden i Överluleå över Storbacken till Jokkmokk var till blott 20 % landväg, Heden—Gällivare till knappt 50 %. Vägen Töre—Gällivare gick, som framgått av ovanstående, till 40 % över land, medan vägarna från Övertorneå till Jukkasjärvi och Enontekis praktiskt taget helt voro vattenvägar. Procentsiffrorna äro självklart i viss mån beroende av om ändpunkterna lågo intill vattendragen eller ej.

Om man hade tungt gods att forsla, var man särskilt angelägen om att begagna vattenväg så långt som möjligt; man kunde då göra avsevärda omvägar blott man slapp bära eller släpa godset. Valvträskborna i Råne socken hade, innan de fingo landsväg, som vanlig utfartsväg en nära 4 km. lång stig till Fällviken vid Råneälven, där de brukade ha sina båtar. Transporter av tyngre gods såsom tjära och mjöl verkställdes emellertid vattenvägen ända från byn, d. v. s. på Råneälven; förbi den ofarbara Korpforsen måste man dock släpa godset några hundra meter över land. Härvid uppstod en vägförlängning på omkring 3 km. Bergträsk- och råbergsborna, likaledes hemmahörande i Råne socken, hade sin vanliga utfartsväg rakt söderut mot Gunnarsdjupträsk, där vattenväg vidtog; tungt gods forslades i en stor krok mot väster till Fällviken i Gunnarsdjupträsket. Den sammanlagda vägsträckan ökades därigenom med någon km., men sträckan över land minskade med bortåt en km.

*Landvägarna.* Med avseende på linjeföringen skilde sig landvägarna under denna period knappast från vägarna under den föregående perio-

den. Man var alltså alltjämt mycket angelägen att undvika sankmarkerna. Jag belyser detta med ett citat ur den Robsonska dagboken för år 1797 (25 juli) rörande en sträcka av gång- och ridvägarna från Rånedalen till Gällivare: »Från Nattavaara till Kilvo. Vägens längd räknas vintertiden vara 1 mil, då man nästan i rät linje färdas däremellan. Den vanliga gångvägen är väl något längre, men dock visserligen dubbelt kortare än den brukliga hästvägen. På intet ställe har man så betydliga myrar att omfara som här. Vägen följer också mycket de små åsar och sandhedar, som liksom avskära myrarna. Härigenom blir den avsevärt längre.» Ridvägen, som fordrade i anläggning dyrbara s. k. hästbroar över myrarna, undvek alltså dessa i betydligt större utsträckning än gångstigen, som blott krävde enkla spänger däröver.

Citatet belyser även ett annat, tidigare påpekat drag hos de äldre vägarna, nämligen benägenheten att uppsöka de jämna, väldränerade och med blott gles skog beklädda hedlanden[2], något som jag ytterligare skall exemplifiera. Den på 1760-talet brutna landsvägen mellan Pitsundet och Piteå drogs över den vidsträckta Pitholmsheden, där jordarten visserligen bestod av lös och djup sand, men där vägbrytning dock måste varit lätt. Enligt den lantmätare, som 1754 utsynade vägen Strömsund—Melderstein, skulle den huvudsakligen komma att gå över hedar, bestående av »sandjord till större delen bunden med rörlig sten».[3] Mårkorna på vägen Överkalix—Skröven(—Gällivare), Tväredet och Sockedet, utgjordes likaledes av hedland.

Till dessa slutsatser rörande äldre vägars linjeföring kunna vi nu foga ett par andra, som säkerligen gällt också för tidigare perioder. Vid anläggande av nya vägar sökte man, om det var möjligt, undvika den värdefullare kulturmarken; vägarna skulle, som det heter i landslagen, »läggas av oskifto». För förlorad åker och äng skulle ägaren enligt lagen hållas skadeslös (BB 25: 1). — Den under 1700-talets senare hälft av bruksägarna anlagda vägen mellan Melderstein och Strömsund drogs bl. a. för att spara odlad mark icke genom byarna vid Råneälven utan ovanför dessa, förmodligen till ett pris av högre brytningskostnader. Se fig. 31.[4] — Vidare undvek man att lägga körvägar, på vilkas framkom-

---

[2] Vägen gick mellan Nattavaara och Kilvo genom en terräng med dödismorän (se Lundqvists karta, 1943, s. 7).

[3] Norrb. läns domb. 1778, Rånetinget 27 jan. — Jordarten består här, enligt vad en undersökning givit vid handen, av sandig och blockfattig morän.

[4] Kartan är uppgjord på grundval av en avvittringskarta från år 1795 (Råne sn nr 41, NLA) och visar alltså inägornas omfattning vid den tidpunkt, då vägen blev färdig.

*Fig. 31. Äldre tiders körvägar undveko om möjligt att korsa den värdefullare kulturmarken. — Del av vägen mellan Strömsund och Melderstein från omkring år 1790.*

lighet större krav ställdes, över svårare förekomster av jäslera. Ett exempel härpå erbjuder den omkring år 1820 brutna vägen Öjebyn—Älvsbyn. I huvudsak kom den att följa äldre byvägar, dock ej där dessa gingo över jäslera.[5]

Landhöjningen kom flerstädes att påverka linjeföringen av i närheten av kustlinjen belägna vägar. Härpa erbjuder kustlandsvägen ett flertal exempel. Den utbyggdes, som jag tidigare visat, till körväg under 1600-talet, då vattenståndet var 2½ à 3 m. högre än nu. När havet drog sig tillbaka, kunde vägen rättas efter den nya kustlinjen. Ersnäsbron kunde sålunda enligt Hülphers (1789, s. 153 not b) 1780 flyttas ett gott stycke utåt, varigenom vägen förkortades med en fjärdingsväg. — Det över kilometerlånga färjläget vid Nikkala beskrives vid 1700-talets mitt som »alldeles uppgrundat och mest ofarbart»[6], till vilket landhöjningen var huvudorsaken. Ett förslag att ersätta färjstället med bro förelåg redan 1735[7], men fick då förfalla. För avhjälpande av de värsta olägenheterna röjdes omkring år 1750 en ny väg med bro över Keräsjoki några km. norr om färjstället.[8] (Se Pl. V.) Denna väg sattes aldrig i något bättre stånd — bevarade delar av den tala härvidlag sitt tydliga språk — och medförde f. ö. en vägförlängning på nära en mil, varför behovet av bro vid det gamla färjstället kvarstod. 1760 ålades allmogen bygga en sådan; först ett tiotal år senare kom dock arbetet härpå i gång.[9] Det avslutades, som framgår av en välbekant minnessten intill bron, år 1772.

Enligt 1734 års lag skulle »farväg till och ifrån by, så ock till åker och äng, kyrka och kvarn» göras 6 alnar bred, medan »allmän landsväg» skulle vara 10 alnar bred (BB 4: 1 och 25: 2). I resolution av den 8 jan. 1735 på ridderskapets och adelns besvär lämnas förtydligande bestämmelser.[10] Som »kungs- och allmänna landsvägar» voro att anse vägar, som gingo »genom landet, stapel- och uppstäderna emellan, samt med gästgivargårdar försedda voro». De skulle vara 10 alnar breda. Även annan väg kunde efter vid ting företagen prövning av K. B. förklaras som allmän landsväg. Övriga allmänna vägar, d. v. s. sådana av

[5] Landskansliets utslag 18 mars 1817, med bilagor.

[6] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept av 9 juli 1757 (LAH). Jfr Hülphers s. 228 not r.

[7] Nedertorne sn nr 4, NLA, utgör en enkel ritning av den tilltänkta bron.

[8] Landshövdingerelation till 1751—52 års riksdag. Utskottshandl. vol. 44. — Kronofogdens i Torne fögderi tidigare omnämnda brev av 9 juli 1757.

[9] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept av 5 nov. 1768 och 10 okt. 1778 (LAH).

[10] Modée II, s. 1215.

härader eller socknar byggda vägar, som gingo »emellan härader och socknar till tings, kyrka, kvarn, marknadsplatser, bruk och sjöhamnar samt andra kundbara orter», borde göras 6 alnar breda. — Vägarna skulle på erforderliga ställen förses med diken samt årligen förbättras genom påfyllning av grus och sand (BB 25: 6).

Enligt gästgivareordningen av den 12 dec. 1734 (§ 7) skulle väglagning företas tvenne gånger om året, nämligen vår och höst. I Norrbotten vållade väglagningen på hösten ofta stora besvär; från Tornedalen meddelades det sålunda år 1780, att allmogen inte kunnat företa den av brist på kärror, med vilka väglagningsämnena skulle framskaffats. Väglagningen på vårarna ställde sig lättare, eftersom framkörningen av grus och bindjord då kunde företas på vinterföret.[11] — På framställning av rikets ständer fastställdes 1818, att väglagning blott skulle behöva företas en gång om året, nämligen mellan vårens början och 1 juli.[12]

Förtydliganden rörande sättet för underhållet särskilt av de allmänna vägarna lämnades av de lokala myndigheterna. Sålunda uppmanades 1748 allmogen i Lule socken att, där så erfordrades, förse kustlandsvägen med diken om 2 alnars bredd upptill, 1 alns bredd vid botten och 1 alns djup. Vägbanan skulle bomberas: genom »tillökning av mull» skulle den bliva så upphöjd i mitten, att »vattnet därifrån må hava sitt nödiga avlopp». Den påförda »mullen» skulle bli väl »sönderklappad och utbredd; för mera beständighet skulle vid första körföre därtill sand och smått grus föras, att sedan nästkommande vår utbredas . . .».[13]

I vilken mån iakttogos nu bestämmelserna? — Under övervakande av landshövding Gyllengrip företogos på 1730- och 40-talen relativt stora förbättringsarbeten på kustlandsvägen.[14] Den på 1760-talet nedlagda vägsträckan från Pitsund över Hortlax och Bergsviken till Öjebyn visar, hur vägen såg ut efter de genomförda förbättringarna. Vägens bredd uppgår sällan till mer än 5 m. Den har en väl utbildad vägkropp och är, där den icke går fram över särskilt torr mark, regelbundet försedd med diken. — Just i fråga om vägbredden återstod det mycket att göra ännu långt in på 1800-talet. I en landshövdingekungörelse av år 1835 ålades sålunda allmogen strängeligen att vidga vägarna till lagenlig

---

[11] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept av 7 okt. 1780 (LAH).

[12] Schalling 1932, s. 16.

[13] Norrb. läns domb. 1748, Luletinget 21 sept.

[14] Landshövdingerelationer till 1738 och 1751—52 års riksdagar (Utskottshandl. vol. 50, resp. 44, RA). — Sedan förbättringsarbetena avslutats, företogos nya vägdelningar. Handlingarna härtill finnas i NLA (Pite sn nr 55, Nederlule sn nr 42, Nederkalix sn nr 3, Nedertorne sn nr 12), dock ej för Råne socken; handlingar rörande vägdelningen därstädes kunna studeras i Norrb. läns domb. 1739, Ånetinget 20 mars.

bredd[15], men i Westfelts militärbeskrivning av år 1837 uppges det dock, att kustlandsvägen genom Nedertorneå ännu var blott obetydligt bredare än 6 alnar, d. v. s. 3.6 m.

De tekniska framstegen under perioden voro kanske mest tydliga i fråga om sättet att passera vattendragen. Flera färjställen ersattes med broar. Vid Vuono byggdes sålunda bro vid 1730-talets mitt[16], över Sangisån 1763 (Hülphers 1789, s. 190), över Nikkalafjärden under 1770-talets första år samt över Råneälven under 1820-talet.[17] Efter sistnämnda

Foto G. Hoppe juli 1943.

*Fig. 32. Del av den 600 m. långa stenbron vid Nikkala, byggd på 1770-talet. Den vackra bron är nu ersatt med en modern betongbro och har tyvärr delvis raserats.*

tidpunkt hade kustlandsvägen blott 3 färjställen inom det nuvarande Norrbottens län, nämligen vid Pite, Lule och Kalix älvar; vidare förekom färjning över Torneälven mellan Haparanda och östra sidan av älven.[18]

[15] Sockenstämmoprotokoll för Nederlule sn 1 nov. 1835 (Nederlule kyrkoarkiv). Landskanslicts utslag nr 209 år 1836.

[16] Förslag till bron uppgjordes 1735 (Nedertorne sn nr 5, NLA), varpå den byggdes följande år. Enligt en vid tinget i Övertorneå 8 dec. 1736 företedd räkning skulle nämligen 40 karlar erhålla ersättning för att de under september samma år arbetat på »Vånom Bryggia» (Norrb. läns domb.). I ett tingsprotokoll från Nedertorneå av den 23 okt. 1736 uppges det, att antalet färjor inom tingslaget minskat med en, »sedan över Vånum nyligen bro blivit inrättad».

[17] Sockenstämmoprotokoll från Råne socken 20 okt. 1822 och 27 april 1823 (Råneå kyrkoarkiv).

[18] Torneå fick enligt Hülphers (1797 s. 114 f. not e) vägförbindelse 1796 över den halvt uttorkade Näran till den västra älvstranden.

På vägen Torneå—Övertorneå fanns ursprungligen ett färjställe vid Armasjoki, men det ersattes med en bro år 1814 (Schubert 1823, s. 131). — Broarna gåvos en betydligt större stabilitet än tidigare. Inom den dåvarande Nedertorne socken byggdes sålunda under årtiondena närmast 1700-talets mitt 5 stora stenbroar; av dessa var Nikkalabron icke mindre än 600 m. lång och bron vid Vuono nära 400 m.[19] 1780 byggdes en drygt

Foto G. Hoppe juli 1943.

*Fig. 33. Kustlandsvägen genom Norrbottens län hade vid 1800-talets mitt en hög standard. — På 1850-talet nedlagd vägsträcka mellan Sangis och Säivis.*

500 m. lång stenbro över Ersnäsfjärden (Hülphers 1789, s. 153, not b) Broarna över Armasjoki, Sangis- och Råneälvarna voro däremot av trä, men vilade på kraftiga stenkistor.[20]

Vid 1800-talets mitt nedlagda delar av den gamla kustlandsvägen (t. ex. sträckan mellan Rånbyn och Vitån och sträckan öster om Sangis) visa oss en väg, som även efter moderna förhållanden är ganska imponerande. Ofta kantad av stora stenblock går den bred och mäktig fram genom skogen. Diken följa vägen, även där den passerar torr mark. Påfyllning av vägbyggnadsmaterial har höjt och jämnat vägbanan; här och var kan man dock påträffa berghällar och jordfasta stenar, som gå i dagen. Vägen är vanligen tydligt bomberad.

[19] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept 10 juni 1777 (LAH).

[20] Raabs militärbeskrivning, KrA.

Dessa uppgifter må kompletteras med några dåtida omdömen, som ställa de norrbottniska vägarna i relation till tidens vägväsen över huvud (jämförelsen är vanligen underförstådd). — Botanisten Liljeblad, utgivare av en välkänd flora, gjorde 1788 en resa till Lappland och fann därvid kustlandsvägen i huvudsak vara av god beskaffenhet.[21] Entomologen Zetterstedt, som reste i Norrbotten 1821, fann den likaledes god

Foto G. Hoppe aug. 1943.

*Fig. 34. Den omkring år 1880 nedlagda kärrvägen från Arvidsjaur till Västerbottens länsgräns (och Skellefteå) utgör en typisk exponent för denna vägkategori. Någon påfyllning av grus har knappast kommit till stånd, och stenar sticka här och var upp i vägbanan. Med andra äldre vägar delade den benägenheten för den bedartade terrängen. (Vägen strax söder om Myrträsk.)*

(1822). Ett synnerligen högt betyg gav italienaren Acerbi, som 1799 for uppför Tornedalen, åt vägen Torneå—Övertorneå (1802: I, s. 356). Den frejdade geologen von Buch fann några år senare samma väg förträfflig (1810: II, s. 253), och Zetterstedt betecknade den som ganska god. Den tyske professorn F. W. von Schubert, som for på den vid ungefär samma tid (1817) jämställde den med Tysklands bästa landsvägar (1823, s. 132). Resande, som färdades under tjällossningen, avgåvo dock

[21] Hskr. S 40, UUB.

Foto M. Gabrielsson 1938.

*Fig. 35. Släpa av inom Norrbottens län vanlig typ (Övre Görgeån, Jokkmokks socken).*

Foto G. Hoppe sept. 1939.

*Fig. 36. Släpvägarna hade en mycket ojämn vägbana, i vilken talrika stenar stucko upp. — Väg till Pålslandet inom Råne socken.*

mindre smickrande omdömen. En resenär från Torneå till Övertorneå fann i början av juni 1819 vägen på det hela taget god; på sina ställen var den dock gropig på grund av ännu ej igenfyllda tjälskott (Prytz 1821, s. 147). Enligt en anteckning i Persöns gästgiveris dagbok för den 23 maj 1823 var kustlandsvägen i trakten då oframkomlig.[22]

[22] Landskansliets inkomna brev 1823: II, s. 205.

De allmänna körvägarna voro nästan undantagslöst bättre än de enskilda. T. o. m. de enskilda bruksvägarna, på vilka stora mängder tungt gods transporterades och på vars framkomlighet det därför måste ha ställts ganska höga krav, voro tämligen enkelt byggda. Vägen mellan

Foto G. Hoppe juli 1941.

*Fig. 37. Vägen från Storbacken till Gällivare anlades som ridväg omkring år 1800. Över myrarna lades »hästbroar» med 4 à 5 stockar i bredd. Å sträckan Storbacken—Murjek ha dessa »hästbroar» senare ersatts med bredare broar med 8 stockar i bredd. Av dessa voro de två yttersta rundade, de övriga bilade. Vägen kunde därefter användas vid släpning.*
*(Vägen strax söder om Murjeks by.)*

Strömsund och Melderstein t. ex. var sällan mer än 3 m. bred; vägkroppen var svag och större stenar stucko flerstädes upp i vägbanan.

*Kärrvägarna* voro de enklaste körvägarna. En sådan erhölls genom att träd och buskar röjdes undan och man särskilt på ojämnare ställen förde på en fyllning av jord. Över myrarna lades en bädd av kavlar i bottnen, därovanpå ris och överst jord. Tillvägagångssättet var i stort sett detsamma, som när man byggde en bättre körväg, men det ned-

Foto G. Hoppe aug. 1942.

*Fig. 38. Ridvägen Töre—Morjärv, på 1820-talet betecknad som en »allmän stråkväg» gick över gott hedland. Någon påfyllning av grus har säkerligen icke förekommit.*

lagda arbetet var långt mindre. Det, som karakteriserade en kärrväg, var framförallt den ojämna vägbanan.

*Släpvägarna* hade en ännu ojämnare vägbana, eftersom jordfyllning vanligen helt saknades. Stenar stucko upp överallt och förhindrade trafik med hjuldon. Över myrarna voro broar lagda med stockarna tvärs över eller längs med vägen; i det senare fallet brukade broarna bestå av 6 à 8 stockar i bredd, de i mitten ofta planhuggna. Se fig. 36 och 37.

Icke heller *ridvägarna* hade någon genom jordfyllning avjämnad vägbana. Se fig. 38. — Av en 1806 företagen besiktning av den genom Hermelins försorg byggda ridvägen från Storbacken över Murjek till

Råneälven vid Lomondisuvanto framgår, att man lagt »hästbroar» över sankmarkerna för att undvika allt för långa krokar i den av myrar uppfyllda terrängen. Dessa »hästbroar» bestodo av 4 eller 5 stockar i bredd, de mellersta kluvna och med den avjämnade sidan uppåt. Av den omkring 35 km. långa sträckan utgjordes icke mindre än 1.7 km. av sådana broar.[23]

Foto G. Hoppe aug 1942.

*Fig. 39. Längs denna »båtväg» drogos båtarna förbi den ofarbara Kamlungeforsen. Jämför fig. 40.*

Den vid mitten av 1800-talet använda vägen från Överkalix till Gällivare ger exempel på en bättre *gångstig*. Enligt beslut av år 1844 skulle den hållas fri från buskar och trädgrenar, vara ordentligt utmärkt samt över myrarna försedd med dubbla flathuggna spänger om tillsammans 3 dm. bredd.[24] Enligt uppgifter, som lämnats av ortsbor, torde beslutet ha iakttagits. — Vanligen spångade man annars inom lappmarkerna och andra glesbebyggda områden gångstigarna med blott en spång i bredd,

[23] Uppgifter härom i Hermelinsaml. vol. 17, RA.

[24] Landskansliets utslag nr 696 år 1844, jämfört med Norrb. läns domb. 1838, Gällivare 28 febr. (§ 29) och 5 mars (§ 92).

och detta ända till tiden för de stora kronospångningarna vid slutet av 1800-talet.

En högst speciell typ bildade slutligen de vägar, på vilka båtarna drogos förbi större forsar och fall. »Båtvägen» förbi Kamlungefallet (se fig. 39 och 40) erbjuder ett exempel härpå. Alla större stenar voro förda åt sidan. Ofta försågs också vägen med kavlar, på vilka båtarna rullades.

*Vattenvägarna.* Vanligen användes vattendragen för båtfart sådana de voro; här och var företogos emellertid rensningar, ja, t. o. m. smärre kanaliseringsarbeten.

Kort efter tillkomsten av »Råneå järnbruk» rensade man Råneälven på flera ställen, men de relativt svåra forsarna vid Rånbyn och Prästholm lämpade sig icke härför.[25] I stället lät på 1790-talet bruksägaren anlägga »kostsamma slussar»[26], som dock efter nutida begrepp säkerligen voro av mycket enkel beskaffenhet. Åtminstone slussen vid Prästholm färdigställdes men uppges redan 1827 vara helt och hållet förfallen.[27]

Vid Kengis hade bruksägaren i början av 1770-talet börjat bygga en kanal från forshuvudet i Kengisforsen till det ett stycke ned i forsen belägna stångjärnsverket. Avsikten var att låta båtarna med tackjärn från Masugnsbyn och Tornefors gå ända fram till hamrarna. I juni 1774 hade av den 3½—7 m. breda kanalen grävts nära 300 m.[28]; 3 år senare var den helt färdig och medgav då båtfart förbi hela forsen.[29] Förmodligen var kanalen försedd med några enkla slussanordningar.

På åtskilliga ställen företogo bönderna smärre rensningar. Sålunda hade byamännen i Korpikå och Granån 1761 anställt en person att spränga bort en större häll i den s. k. Sangisstråkan i Sangisån.[30] I en reseskildring från år 1800 meddelas, att ett antal bönder nedlagt 2 000 dagsverken på rensning av forsen nedanför Karungi träsk, ett sel i Torneälven. Huvudsyftet med denna rensning var att sänka vattenståndet och

---

[25] Råne sn nr 11, NLA.

[26] Garneys relation om tackjärnsblåsningen 1792, i avskrift bilagd konceptet till den Robsonska dagboken (LBA).

[27] Hamnbyråns arkiv, nr 72.

[28] Bergmästarens skrivelser i koncept 1740—1774, s. 621 ff. (LBA).

[29] Kronofogdens i Torne fögderi brevkoncept 27 maj 1777 (LAH).

[30] Norrb. läns domb. 1761, Nederkalixtinget 29 jan.

därigenom vinna ny odlingsjord[31], men förmodligen avsågs också ett underlättande av båtfarten.

Av en annan storleksordning var den under 1820-talet företagna strömrensningen i Kalixälven. Omfattande sprängningar och rensningar

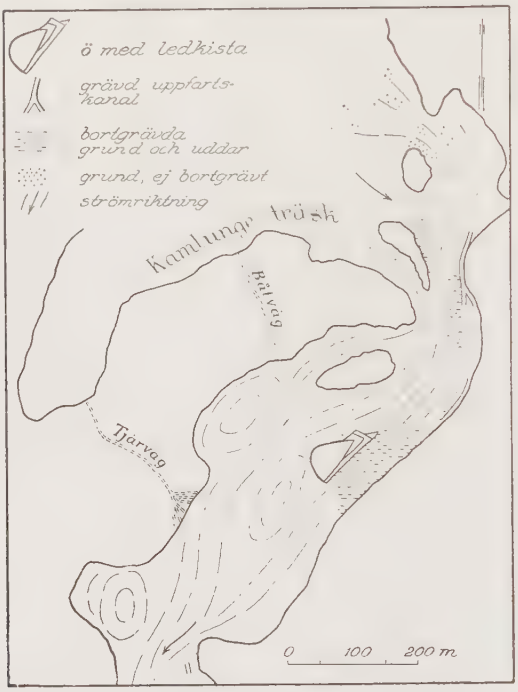



*Fig. 40. Före den på 1820-talet företagna strömrensningen i Kamlungeforsen måste båtarna dras och tjärtunnorna rullas över det några hundra meter breda Kamlungeedet. »Tjärvägen» var något längre än »båtvägen». Tjärflottarna kunde nämligen icke släppas i forsens nedre del, där dock forsbåtarna klarade sig väl.*
*Strömrensningen inbegrep upprensning och bortsprängning av grund, anbringande av ledare samt grävande av uppfartskanaler intill stränderna.*

verkställdes därvid i samtliga forsar nedanför Överkalix. Trafiken uppför underlättades genom att man grävde s. k. uppfartskanaler intill

[31] Forsström 1917, s. 56. — I detta sammanhang må omnämnas ett i Tornedalen »brukligt sätt att uppmuddra båtleder uti älvar och åmynningar», beskrivet i en uppsats från 1771 (Mallet). I början av våren beströddes isen med sand och aska på de ställen, där man ville ha älven rensad. Isen smälte undan först på sådana sträckor, och en stark ström drogs dit, som rensade upp älvbottnen. Denna uppgift synes dock huvudsakligen äga kuriositetsintresse; i varje fall är tillvägagångssättet numera helt okänt även för mycket gamla personer.

stränderna[32], där ju f. ö. bakvatten ofta var rådande. Om karaktären av dessa arbeten ger fig. 40 ett visst begrepp.[33]

### Vintervägarna.

Med vintern följde ökade möjligheter att ta sig fram. Isarna slogo broar över sjöar och vattendrag, myrarna fröso till och snön utjämnade alla smärre ojämnheter. I äldre tid tog man vintertid alla chanser att förkorta vägen och vinna en jämnare profil. Kustlandsvägen genom länet var — för att ta ett exempel — vid 1750-talets mitt omkring 26 mil lång, men följdes blott under 10 mil av vintervägen, som var hela 3 mil kortare. Skillnaden i de båda vägarnas profil var avsevärd. Det åskådliggöres av fig. 15, s. 126.

Många gånger gjorde emellertid vintervägarna sådana avvikelser från den räta linjen, som vid ett blott betraktande av kartan kunna förefalla omotiverade. Orsaken var då mången gång osäkra isförhållanden. Sålunda är det självklart, att man maste undvika älvlopp med stark ström. Vidare kringgingo vintervägarna någon gång större sjöar på grund av dessas sena isläggning; ett villkor var då givetvis, att goda alternativ funnos. Den äldsta malmvägen från Gällivare till Strömsund gick icke över den stora sjön Degerselet utan i en längsdal öster därom, som jag tidigare visat, och orsaken härtill uppges framförallt ha varit osäkra isförhållanden på höstar (och även på vårar).[34] Andra sjöar, ofta blott delar av sjöar, voro kända för benägenhet för vakbildning och undvekos likaledes. Vid den 1758 företagna undersökningen av kustvintervägens sträckning genom Nederkalix socken, anhöllo sockenborna »att allt färdande över den så kallade Huvudtjärn (= Höträsket, en halv mil öster om Töre) hädanefter vid vite måtte förbjudas, eftersom vindvakar mitt i vintern där skulle slå upp».[35]

Flödvatten på isarna reste också hinder för vintervägarna. Man undvek därför i viss utsträckning att lägga viktigare vintervägar över havsvikar; istäcket är nämligen där beroende av ett varierande vattenstånd och brytes lätt sönder intill stränderna med framträngande av vatten som följd.[36] Vid ett flertal diskussioner om kustvintervägens sträckning mellan Öjebyn och Porsnäs återkom detta ständigt som ett skäl, varför

[32] Hamnbyråns arkiv, nr 41.
[33] Den utgör en lätt omarbetning av en karta i Hamnbyråns arkiv, nr 41.
[34] Norrb. läns domb. 1745, Rånetinget 11 april (§ 11).
[35] Norrb. läns domb. 1758, Nederkalixtinget 17 okt.
[36] Wolff 1940, s. 271.

landsvägen borde följas. Sålunda ifrågasattes det redan 1758, om inte vintervägen över Bärtnäsfjärden borde nedläggas: särskilt vid jultiden brukade flödvattnet vara mycket svårt där, och det hände ofta, att det t. o. m. steg upp i slädarna.[37] Landsvägen ägde emellertid några svåra backar, och besvärliga snöförhållanden rådde dessutom intill den, varför den gamla vintervägen bibehölls ända till 1851.[38] — Kustvintervägen mellan Råneå och Kalix hade avsevärt kunnat förkortas, om den lagts över Jämtön, Siknäs och Påläng, men förslag om en sådan sträckning avslogs 1816, som jag på annat ställe påpekat; utom tidigare av mig anförda skäl framhölls även, att den skulle passera havsvikar och sjöar med starkt flödvatten.[39]

Flödvatten förekom också mångenstädes på älvarnas is, särskilt nedanför forsar. Kustvintervägen från Kalix till Töre gick vid 1700-talets mitt på Kalixälvens is ända upp till Börjelsbyn, och först där tog vägen av västerut. En myckenhet flödvatten från den strax ovanför Börjelsbyn belägna Långforsen gjorde det dock besvärligt att fara på älven i trakten av nämnda by; vägen omlades därför senare, så att den kom att lämna älven redan vid Månsbyn.[40]

Även snöförhållandena påverkade vintervägarnas linjeföring; områden med stark snöanhopning sökte man sålunda undvika. Sjöar och vattendrag samt myrar hade generellt sett mindre snödjup än andra områden, beroende på sen isläggning, stöpisbildning och vindpåverkan, och voro därför även ur denna synpunkt gynnsamma; å andra sidan försvårades dock underhållet av vintervägar särskilt över större sjöar och myrar, därför att de lätt drevo igen där. — Körvägarna trafikerades i äldre tid blott i ringa utsträckning vintertid, eftersom de långa sträckor kantades av snösamlande gärdesgårdar. Vintervägen Gammelstad—Boden gick ännu efter mitten av 1800-talet blott korta sträckor som landsvägen dit[41]; den huvudsakliga orsaken härtill skall ha varit, att gärdesgårdarna längs den senare fångade upp snö till den grad, att den blott med yttersta svårighet kunde hållas öppen.[42]

---

[37] Norrb. läns domb. 1758, Pitetinget 14 juni.

[38] Genom landskansliets utslag nr 213 år 1851 fastställdes, att landsvägen skulle begagnas även vintertid, eftersom vägen över isen var mycket besvärad av flödvatten.

[39] Landskansliets utslag nr 47 år 1816.

[40] Landskansliets utslag av 24 april 1838.

[41] Landskansliets utslag nr 923 år 1860.

[42] Enligt uppgifter av nämndeman J. Sundberg, Sävast. — Som ännu ett exempel på samma sak vill jag nämna, att hemmansägarna i Jävre, Pitholm, Öjebyn, Kopparnäs, Porsnäs och Rosvik 1874 ålades att ta bort sina gärdesgårdar längs kustlands-

Till långt in på 1800-talet var renen alltjämt det viktigaste dragdjuret inom stora delar av länet. För de nordligaste socknarna kommer ett antal belägg härför att lämnas i det följande kapitlet. I södra delen av länet, där den bofasta befolkningen upphörde att begagna ren som dragare betydligt tidigare, förekom det dock ännu på 1820-talet, att piteborgarna läto forsla sina varor efter ren till marknaden i Pite lappmark.[43] Nybyggarna inom norra delen av Arvidsjaurs socken (Moskosel, Lom-

Foto G. Hoppe juli 1940.

*Fig. 41. Den gamla malmvägen från Gällivare söderut mot Råne- och Luledalarna kan alltjämt spåras över myrarna. (Spännajänkkä öster om Gällivare—Dundret.)*

träsk, Auktsjaur, Njallejaur, Vuotner och Lauker) begagnade 1813 allmänt ren som dragdjur.[44] Malmforsling med tillhjälp av ren förekom enligt ortsbefolkningens uppgifter ännu efter mitten av 1800-talet från Gällivare till Edefors, Avafors, Gyljen och Tornefors.

De vintervägar, som trafikerades med ren som dragare, måste vara lagda så, att renbete fanns i tillräckliga mängder. Foder kunde näm-

vägen, så att den även vintertid skulle kunna hållas öppen (Landskansliets utslag nr 288).

[43] Læstadius 1833, s. 503 ff.

[44] Västerb. läns domb. 1813, Arvidsjaur § 3.

ligen blott med stora svårigheter medföras och måste därför under resorna uppletas av djuren. Inom lappmarkerna kom därför tillgången på renbete att spela en viktig roll vid diskussionen om anläggning eller omläggning av vintervägar, vilket några exempel från Arvidsjaur skola visa. På 1760-talet hade en ny vinterväg utsynats från Arvidsjaur mot Skellefteå och skulle omedelbart tas i bruk. De, som skulle köra upp vägen, vägrade dock, alldenstund renbete enligt deras uppgifter saknades; en tidigare undersökning hade dock givit vid handen, att detta påstående var felaktigt.[45] — När vintervägen mellan Arvidsjaur och Arjeplog år

*Fig. 42. »Köpmän ifrån Luleå stad, åkande i pulckor med Rehnar, för att begagna marknaden i Luleå Lappmarker.» — Osignerad och odaterad lavering troligen från omkring år 1800. Nord. Muséets lapska arkiv.*

1785 för några år drogs över Avaviken, uppgavs som skäl härför bl. a. den rika tillgången på renbete längs den nya vägen.[46] Ett förslag från Akkavareborna om en ny vinterväg från norra delen av Arvidsjaurs socken till kyrkplatsen avstyrktes av häradsrätten med bl. a. den motiveringen, att renbete saknades.[47]

Även om renbete fanns intill vintervägarna var det emellertid nödvändigt att iaktta sparsamhet därmed. Av denna anledning tillkommo i skilda lappmarker och vid olika tidpunkter förbud för lapparna att flytta längs de allmänna vintervägarna. Lapparna i Pite lappmark förbjödos på 1760-talet att under sina flyttningar vistas

[45] Västerb. läns domb. 1765, Arvidsjaur 24 jan.
[46] Västerb. läns domb. 1785, Arvidsjaur 20 jan.
[47] Västerb. läns domb. 1813, Arvidsjaur § 3.

närmare sådana vägar än en fjärdingsväg.[48] 1788 förbjöds en Nattavaara-bo att vistas med sina renar på Solmyren å vägen Råneå-Gällivare, eftersom »berörda måsaland ansågs nödigt för alla där fram och åter farande».[49] — Så sent som på 1870-talet var en liknande fråga aktuell i Karesuando. Lapparna hade under sina flyttningar om höstarna från Norge färdats längs vägen Skibotn—Karesuando, trots att K. B. i Luleå och den norske amtmannen utfärdat förbud häremot. Därvid hade renarna förtärt huvuddelen av den renlav som fanns och dessutom trampat till snön, så att återstoden var oåtkomlig. Följden hade blivit, att resande till marknaden i Skibotn hade behövt dubbelt så lång tid som normalt för resorna; många renar hade t. o. m. dött av hunger.[50]

Bortsett från den roll, som renbetet kan ha spelat för »renvägarnas» linjeföring, kan man dock även iaktta andra skillnader mellan dessas och »hästvägarnas» linjeföring. Den av byborna i Tjautjasjärvi till 1900-talets första år använda renvägen till det ett par mil söderut belägna Koskullskulle gick över Sarvesjaure och lågfjällen söder om denna sjö. När man började begagna häst som dragare, nödsakades man ta upp en mera genom skogslandet gående väg, då den gamla dels var för brant och dels lätt ville driva igen.[51] — Framförallt torde renens förmåga att ta sig fram även där vägen var illa eller alls icke uppkörd, ha betingat skillnaderna; häri ligger ju f. ö., som jag redan anfört, orsaken till att man i äldre tid inom vidsträckta områden överhuvudtaget icke använde annan dragare än ren. — Ett exempel från 1890-talet må ytterligare belysa skillnaden mellan häst- och renvägarna. Från Svappavaara brukade man då färdas med häst efter en vanligen väl uppkörd väg över Piilijärvi, Puoltikasvaara, Soutojärvi, Moskojärvi och Muorjevaara till Gällivare; med ren for man till Gällivare längs en sämre uppkörd, men genare och bättre med renbete försedd väg över Kiviniemi och Tjautjasjärvi.[52]

De allmänna vintervägarna skulle enligt bestämmelser i 1734 års lag (BB 25: 7) utmärkas och efter snöfall hållas uppskottade. Plogning av kustlandsvägen förekom i varje fall vid 1750-talets slut[53], möjligen tidigare. Genom kungligt brev av den 6 dec. 1757 ålades allmogen i det dåvarande Västerbottens län ploga vintervägarna — någon annan väg än kustvintervägen kan inom Norrbottens län knappast ha berörts av bestäm-

[48] Västerb. läns domb. 1765, Arvidsjaur 24 jan. och 1766—1767, Arjeplog 31 jan. 1767.

[49] Norrb. läns domb. 1788, Gällivare 18 febr.

[50] Kommunalstämmoprotokoll från Karesuando 23 april 1878, Karesuando kyrkoarkiv.

[51] Enl. uppg. av F. O. Martinsson, Tjautjasjärvi.

[52] Enl. uppg. av J. Stålnacke, Svappavaara.

[53] Norrbottens läns domb. 1758, t. ex. Rånetinget 30 maj.

melsen — till 3 à 3½ m. bredd.[54] Detta utlöste en protest från landshövdingen, som förklarade, att 2½ m. bredd vore fullt tillräckligt och att plogning till större bredd skulle ställa sig högst betungande på grund av den myckna snön. K. Maj:t ändrade då, 1759, sitt beslut till överensstämmelse med framställningen.[55] Vid 1800-talets början hölls kustvintervägen redan betydligt bredare, enligt en uppgift från Nederkalix 1822 3½ à 4 m.[56]

Blott i mycket begränsad utsträckning torde ännu vid 1800-talets mitt andra vägar än kustvintervägen ha plogats. En uppgift från 1798, att vintervägarna inom kustlandet vanligen höllos öppna genom uppkörning med häst och släde[57], torde ha ägt giltighet även långt senare. En väg sådan som den från kustvintervägen till Luleå stad hölls dock plogad redan långt före mitten av 1800-talet[58], förmodligen också vägarna till kyrkplatserna i överbygderna. S. k. bultning av vintervägarna över sjöar, myrar, åkrar och ängar, där plogade vägar lätt ville blåsa igen, förekom allmänt till långt efter 1800-talets mitt.[59]

Inom lappmarkerna körde man upp vägarna med häst och släde[60], eller lät man en renhjord trampa upp dem[61]; mindre trafikerade vägar upptrampades av personer utrustade med snöskor, s. k. trögor.[62] Så sent som 1875 förklarades det vid kommunalstämma i Gällivare, att plogning av landsvägen till Gällivare icke visat sig ändamålsenlig och att byalagen i fortsättningen skulle köra upp den med häst och släde.[63] — Mindre trafikerade lappmarksvägar höllos uppkörda blott vid sådana

---

[54] Elers II, Vägarchiv 109 (Hskr. S 11, UUB).

[55] Elers II, Vägarchiv 132 (Hskr. S 11, UUB).

[56] Norrb. läns domb., Nederkalixtinget 25 okt. 1822 (§ 1).

[57] Robsons dagbok, april.

[58] Landskansliets utslag 11 dec. 1841.

[59] Landskansliets allmänna kungörelse nr 26 år 1857.

[60] Læstadius 1831, s. 267. Givetvis uppkördes många vägar också med ren och ackja.

[61] 1774 dömdes en lapp till böter för att han underlåtit att med sina renar trampa upp den s. k. Domarvägen mellan Jokkmokk och Gällivare (Västerb. läns domb. 1774. Gällivare 16 febr.). Denna väg hölls ännu omkring år 1870 öppen på samma sätt (Gällivare kommunalstämmoprotokoll 27 dec. 1867, Gällivare kommunalkontor). Även vägen Råneå—Gällivare gjordes vid denna tidpunkt framkomlig genom upptrampning av renar (Gällivare kommunalst. prot. 6 april 1868). Enligt en uppteckning skall metoden ännu år 1895 allmänt ha praktiserats inom Gällivare socken (ULMA nr 676, s. 10).

[62] Enl. uppg. av bl. a. folkskoleinspektör E. Wikberg, Arvidsjaur.

[63] Prot. av 29 nov., Gällivare kommunalarkiv.

tidpunkter, då resenärer voro att vänta.[64] Vid ting i Arjeplog 1813 fastslogs det t. ex., att racksunds- och gustafsholmsbor hade skyldighet att hålla vintervägarna över sina områden uppkörda blott vid Andersmässotid, jul, marknadstid samt vid första böndagen[65], d. v. s. vid de tidpunkter, då antalet resenärer till kyrk- och marknadsplatsen var stort.

## Väghållningsskyldighetens fördelning.

Enligt 1734 års lag (BB 25: 8) skulle alla, »som å landet hemman äga eller bruka, vägar röja och broar bygga». Bestämmelsen, som ju inte innebar någon nyhet, tillämpades så, att samtliga bönder inom kustlandet, alltså även de som bodde i de övre socknarna, voro skyldiga delta i kustlandsvägens underhåll; så hade ju också tidigare varit fallet. Antalet väghållningsenheter inom kustlandet uppgick till fem: Pite socken, Lule socken, Råne socken, Kalixsocknarna samt Tornedalssocknarna. Dessa väghållningsdistrikt — för att använda en relativt modern term — bibehöllos till efter 1800-talets mitt, sålunda även långt efter det, att några häradsvägar byggts upp efter älvarna och kustlandsvägen alltså inte längre var den enda allmänna körvägen. För att ge ett exempel underhöllos de allmänna vägarna inom Tornedalen, d. v. s. efter 1780 kustlandsvägen och vägen Torneå—Övertorneå, ännu efter mitten av 1800-talet gemensamt av socknarna inom Tornedalen. (En annan sak var, att vid företagna vägdelningar exempelvis övertorneborna tilldelades vägstycken företrädesvis belägna inom Övertorne socken.)[66]

I de fall »väghållningsdistrikten» bestodo av flera socknar eller kapellförsamlingar, kunde emellertid varje särskild socken eller kapellförsamling uppträda som väghållningsenhet. Vid på 1820-talet företagen upphuggning av vinterväg genom Pajala, då ännu kapellförsamling till Övertorneå, svarade kapellborna för kostnaderna och bildade följaktligen en egen väghållningsenhet.[67]

Sommarunderhållet av de allmänna vägarna fördelades mellan hem-

[64] Se Læstadius 1831, s. 267.

[65] Västerb. läns domb. 1813, Arjeplog § 42.

[66] Landskansliets utslag nr 88 år 1824. — Det kan i detta sammanhang förtjäna nämnas, att byarna på den efter 1809 års fred ryska sidan av Torneälven även efter angivet år deltogo i underhållet av vägen Torneå—Övertorneå. De begagnade den nämligen regelbundet ända till dess, att landsväg vid slutet av 1820-talet anlades på östra sidan av Torneälven (Landskansliets utslag nr 96 år 1813. Raabs militärbeskrivning).

[67] Å 26 1[1], LA.

manen inom resp. väghållningsdistrikt genom vägdelningar, vid vilka hemmantalet utgjorde beräkningsgrund. Ett par exempel må närmare belysa tillvägagångssättet.

I Råne socken förrättades år 1739 delning av kustlandsvägen.[68] Vägen indelades i 3 olika svårighetsgrader så, att mot 10 alnar av den sämsta typen svarade 12 alnar av den medelgoda typen och 15 alnar av den typ, som var lättast att underhålla. Kustlandsvägen i Lule socken indelades 1745 likaledes i 3 olika grader.[69] Mot 1 aln av den sämsta typen svarade emellertid i detta fall 2 alnar av den medelmåttiga och inte mindre än 10 alnar av den bästa typen. Några enhetliga bestämmelser rörande graderingen gällde alltså ej, utan den synes ha verkställts på sätt, som i varje särskilt fall föreföll skäligt. — I Råne socken hade varje helt mantal att svara för underhållet av 570 m. av den sämsta typen eller 684 m. av den medelgoda eller 855 m. av den bästa, i Lule socken av 333 m. av den sämsta eller 666 m. av den medelgoda eller 3 328 m. av den bästa typen. Det kan ytterligare tillfogas, att i Råne socken det drygaste vägunderhållet föll på en bonde, som måste svara för 663 m. av den medelgoda vägen; i Lule socken fanns det en bonde, som hade att underhålla 614 m. av den bästa typen + 30 m. av den sämsta typen, medan en annan hade att svara för 124 m. av den sämsta typen.

De mindre broarna tilldelades vanligen hela byar, allt efter svårighetsgrad och byarnas storlek. Längre broar kunde dock underhållas på hela socknens bekostnad; det var enligt 1739 års vägdelning t. ex. fallet med bron över Vitån i Råne socken. I Lule socken underhölls enligt 1745 års vägdelning f. ö. även stora delar av själva vägen på samma sätt, t. ex. hela sträckan mellan Gäddvik och Gammelstad.

Underhållet av de allmänna vintervägarna inom kustlandet ombesörjdes av de närmast boende bönderna i enlighet med bestämmelser i 1734 års lag (BB 25: 7). — Vid ting med kustlandssocknarna 1758 fastställdes i detalj, hur underhållet av kustvintervägen skulle bestridas. Det befanns därvid lämpligt, att inte låta någon ploga på längre avstånd än en fjärdingsväg från hembyn.[70] — 1790 ändrades genom en kunglig förordning formen för verkställigheten så, att ploglag skulle inrättas av de närmast vägen belägna byarna. De plogande skulle erhålla ersättning för sitt arbete[71] (i likhet med vad som f. ö. redan tidigare varit fallet).

Nybyggnader av allmänna vägar bekostades helt av allmogen; först

[68] Norrb. läns domb. 1739, Råne ting 20 mars.
[69] Norrb. läns domb. 1745, Luleting 16 sept.
[70] Norrb. läns domb. 1758, t. ex. Råneting 30 maj, Kalixting 17 okt.
[71] Modée XIV, s. 618 f.

år 1841 förekom det, att statsanslag beviljades till ett vägföretag inom Norrbottens län, nämligen vägen till Överkalix (som dock blev färdig först efter 1850). — De stora strömrensningarna i Kalixälven på 1820-talet bekostades däremot med statsmedel.

Inom lappmarkerna fanns det ännu vid 1800-talets mitt blott någon enstaka sommarväg, som betraktades som allmän. En sådan var sommarvägen från Gällivare till sockengränsen mot Överkalix, som enligt beslut år 1844 — föregånget av en flerårig diskussion — skulle underhållas på socknens bekostnad.[72] Däremot betraktades ett flertal vintervägar inom lappmarkssocknarna som allmänna, och kostnaderna för deras underhåll bestredos med sockenmedel.[73] — Varje socken för sig fungerade alltså som en väghållningsenhet.

Vad slutligen sådana vägar beträffar, som voro nödvändiga blott för en mindre grupp intressenter, t. ex. några byar eller ett bruk, måste intressenterna själva bekosta byggnad och underhåll därav.

## Trafiken.

### Trafikanstalter.

Ännu vid början av 1730-talet hade skjutsreglering genomförts blott längs kustlandsvägen. Sammanlagt funnos 12 gästgiverier intill den.[1] På grund av den livliga trafiken på vägen var allmogen skyldig att hjälpa gästgivarna med skjutsningen genom att, som det hette, ligga i hållet. För att ta ett exempel innebar det för Kalixsocknarnas vidkommande under 1730-talets förra hälft, att varje rök (= matlag), som inte av någon speciell anledning t. ex. postföring åtnjöt befrielse, årligen under tio dygn hade att ställa häst och karl till förfogande vid något av de tre gästgiverierna längs kustlandsvägen inom den dåvarande Nederkalix socken. Man hade därvid att följa en noga fastställd ordning. På så sätt stodo utom gästgivarnas hästar alltid två hästar till de resandes för-

---

[72] Landskansliets utslag nr 696 år 1844.

[73] Uppgifter härom i t. ex. Norrb. läns domb. 1758, Jukkasjärvi 14 febr., och 1774, Enontekis 15 febr.; Västerb. läns domb. 1772, Arvidsjaur 21 jan., och 1782, Arjeplog 28 jan.

[1] Västerb. läns verifikationer, t. ex. 1730, KA.

fogande.[2] Ytterligare hästar kunde rekvireras från de i närheten av gästgiverierna bosatta bönderna, som alltså levererade s. k. reservskjuts.

På initiativ av landshövding Gyllengrip företogos 1736 undersökningar vid de olika kusttingen om eventuell utökning eller förflyttning av gästgiverierna.[3] I anledning härav anlades några nya gästgiverier, så att deras antal kom att uppgå till 17, tvenne oräknade, som blott voro i bruk vintertid (vid Börjelsbyn och Vånafjärden i Nederkalix socken).[4] I enlighet med torneböndernas enhälliga önskan utrustades nu också vägen till Kengis med gästgiverier. Trafiken på denna led var dock till att börja med icke större, än att gästgivarna ensamma kunde svara för

Foto G. Hoppe aug. 1943.

*Fig. 43. Den gamla gästgivargården vid Gäddvik. von Schubert uppger (1823, s. 107), att den vid tiden för hans norrbottensresa år 1817 var Norrbottens största.*

de resandes fortskaffande; omkring 1750 måste dock även här hållskjuts anordnas.[5]

Ännu vid mitten av 1700-talet var skjutsningen fördelad lika mellan de skjutsningsskyldiga rökarna.[6] En säkerligen rättvisare fördelning

[2] Norrb. läns domb. 1736, Kalixtinget 13 okt.

[3] Norrb. läns domb. 1736, Piteting 20 sept., Luleting 30 sept., Råneting 6 okt., Kalixting 13 okt., Nedertornetinget 25 okt.

[4] Gästgiverienas antal och läge framgår t. ex. av kartan av år 1737 över sommar- och vinterlandsvägarna genom Västerbottens län (Z 5, LA).

[5] Norrb. läns domb. 1751, Övertornetinget 13 febr., samt äldre handlingar ang. skogshushållning och skjutshållning, kronofogdens i Torne fögderi arkiv, (LAH).

[6] Norrb. läns domb. 1736, Kalixtinget 13 okt., 1751, Övertornetinget 13 febr.

efter mantalet infördes dock snart.[7] — Vid uppgörande av skjutslängderna sökte man så långt som möjligt låta bönderna skjutsa vid de närmast belägna gästgiverierna. Det var emellertid i vissa fall ofrånkomligt, att avsides belägna byar fingo alltför lång väg till gästgiveri för att överhuvudtaget kunna fullgöra sin andel; särskilt måste detta ha varit fallet inom (den gamla) Övertorne socken. Intill kustlandsvägen bosatta nedertornebor övertogo emellertid mot ersättning övertornebornas skjutsar längs vägen.[8]

Under 1700-talets senare hälft samt därefter försågos ett flertal andra vägar med gästgiverier. Redan på 1760-talet funnos sådana t. ex. längs vägarna från Kengis till sockengränserna mot Jukkasjärvi och Enontekis.[9] Särskilt under 1840-talet tillkommo ett stort antal nya gästgiverier i samband med överallt företagna skjutsregleringar.[10] Alla viktigare vägar inom lappmarkssocknarna utrustades nu med sådana. Tidigare hade där funnits blott några få gästgiverier; det synes dock aldrig varit svårt att erhålla skjuts på grund av den höga skjutslegan.[11]

Under 1840-talet började det gamla, för allmogen mycket betungande systemet med håll- och reservskjuts att avvecklas. 1850 var inom hela de dåvarande Lule och Kalix fögderier, d. v. s. större delen av länet, skjutsningen ställd på entreprenad; blott i Torne fögderi bibehölls hållskjutsen alltjämt.[12]

Den nu diskuterade skjutsorganisationen avsåg blott persontrafiken. Godstransporterna fingo vederbörande själva ombesörja. Vissa undantag härifrån funnos dock. Sålunda hade lappallmogen i Pite lappmark skyldighet att fortskaffa piteborgarnas gods till och från marknaderna i Arvidsjaur och Arjeplog.[13] På frivillighetens väg måste man däremot t. ex. söka förmå lappar och bönder att delta i de omfattande malmkörslorna från Gällivare.

[7] Närmare år härför är mig icke bekant. I Pite socken var en sådan indelningsgrund införd 1786 (3:e provinskontorets handl. 1786, ang. skjutsen i Pite sn, KKA).

[8] 3:e provinskontorets handl. 1775, ang. hållskjuts vid Sangis gästgivaregård, KKA. — Sådana arrangemang voro medgivna i 1734 års gästgivarordning (§ 12. Modée II, s. 1136 ff.).

[9] 3:e provinskontorets handl. 1775, ang. hållskjuts vid Sangis gästgivargård, KKA. Äldre handl. ang. skogshushållning och skjutshållning, kronofogdens i Torne fögderi arkiv (LAH).

[10] Landskansliets utslag nr 261—270 år 1841, nr 96 år 1845 och nr 740—751 år 1848.

[11] Se Læstadius 1833, s. 328 f.

[12] Landshövdingeberättelsen 1847—1850, s. 14.

[13] Se Læstadius, P. 1833, Bil. 1, s. 503 ff.

Regelbunden postgång fanns vid mitten av 1700-talet anordnad blott längs kustlandsvägen. Allmogen var emellertid överallt skyldig att fortskaffa s. k. kronobrev. Längs huvudstråken verkställdes detta av därtill utsedda personer, som då även kunde medföra privata brev.[14] I Torne lappmark funnos sannolikt redan 1739 sådana brevbärare tillsatta längs linjen Övertorne sockenrå—Jukkasjärvi—Enontekis—Kautokeino[15], i Jokkmokk 1772 längs linjen Lule sockenrå—Jokkmokk—Kvikkjokk.[16]

Under tiden 1783—1810 förekom reguljär postföring å linjen Torneå—Haapakylä (strax norr om Övertorneå) med en tur per vecka.[17] Från 1798 fanns postförbindelse under vintrarna från Torneå till Alten, senare även till Tromsö, som jag tidigare anfört (s. 197). Arvidsjaur och Arjeplog fingo sannolikt år 1813 regelbunden postförbindelse från kustlandet.[18] Vidare upprättades omkring år 1830 postgång å linjerna Luleå—Jokkmokk, Nederkalix—Gällivare och Haparanda—Pajala.[19]

## Trafikens storlek och fördelning på olika årstider.

Innan jag går in på frågan om trafikens storlek och fördelning på olika årstider, skall jag lämna en kort redogörelse för de vanliga transportsätten för några viktigare slag av gods.

*Tjärtunnorna* forslades först från produktionsorten till närmaste flottbara vatten. Om det fanns körväg dit, brukade man lasta dem på en kärra eller släpa dem efter häst medelst s. k. ok, varvid man fogade samman 3 à 4 tunnor. Sistnämnda transportsätt begagnades också i de fall man endast hade tillgång till släpväg, men man kunde då vanligen inte spänna mer än en tunna efter hästen. Om avståndet till vattendraget var betydande, fördes tunnorna dit på vinterföret.[20] Vid flottleden sammanfogades tunnorna till flottar om 30, 40, ja ända upp till 100 tunnor och med 4 à 6 tunnor i bredd. De roddes sedan utför vattendragen.[21] Vid större forsar, t. ex. Kengisforsen i Torneälven, Jokkfallet och Kam-

[14] Se Hülphers 1922, s. 77 (not y), 118 och 185.

[15] Norrbottens läns domb. 1739, Jukkasjärvi § 24, Enontekis § 2.

[16] Västerb. läns domb. 1772, Jokkmokk 10 febr., 1773, Jokkmokk 9 febr.

[17] Portins Övertornebeskrivning I, s. 198 f. (SHM).

[18] Västerb. läns domb. 1813, Arjeplog § 50.

[19] K. B:s 5-årsberättelse 1828—1832, s. 9.

[20] Enl. uppg. av ett stort antal sagesmän i skilda delar av länet. Jfr Roman 1818, s. 70, Prytz 1821, s. 183 ff.

[21] Utom i föreg. not angivna källor även hskr. R 649, s. 649 f. och strömrensningshandl. (nr 41) i Hamnbyråns arkiv.

lungeforsen i Kalixälven, Edeforsen och Övre Vittjärvsforsen i Luleälven samt Fäll- och Sikforsarna i Piteälven, måste emellertid flottarna tas sönder och tunnorna en och en rullas över land.

*Bräder,* som tillverkats vid ett stycke från kusten belägna sågar, flottades likaledes ut till kusten. Vanligen lågo sågarna vid flottleden, varför flottning omedelbart kunde vidta. Från Ekfors såg, belägen vid den branta och icke flottbara Puostijoki (Hietaniemi sn), måste dock

*Fig. 44. Tjärtunnorna forslades i äldre tid medelst s. k. ok till närmaste flottled. Om vägen var god, kunde upp till 4 tunnor dragas på en gång, om den var dålig blott en enda. (Ur Hutchinson: Try Lapland, 2 uppl., 1870.)*

bräderna forslas vintertid till Armasjärvi, där flottningen kunde börja.[22] — Bräderna sammanfogades i flottar. Enligt en uppgift från början av 1800-talet skola brädflottarna i Torneälven vardera ha bestått av 150 à 200 tolfter.[22]

Om *malm-* och *järn*transporterna ha uppgifter lämnats tidigare. — Till Junosuando och Tornefors masugnar fördes malmen vintertid med ren från gruvorna; på samma sätt transporterades också i viss utsträckning tackjärnet från de båda masugnarna till Kengis. Från Tornefors forslade man emellertid även mycket tackjärn med båtar, som kunde lasta upp till 4 ton. Stångjärnet fördes från Kengis till kusten

[22] Portins Övertornebeskrivning III, s. 11 (SHM).

såväl vintertid efter häst som sommartid antingen i forsbåtar av vanligt utseende eller i större båtar med en lastförmåga av upp till 15 ton. Förbi några svåra forsar i Torneälvens nedre lopp måste dock järnet föras över land.[23] — Från Gällivare brukade lappar forsla malmen till Storbacken och Edefors i Luledalen, till Spiken (= Furudal) i Råne socken samt till Skröven i sydöstra Gällivare, emellanåt dock ända fram till masugnarna.[24] Om dessa malmkörslor lämnas i den Nenzénska samlingen några mera detaljerade uppgifter från 1841.[25] En god ren drog 200 kg. malm, i enstaka fall ännu mer (enligt Hülphers normalt dock 100 à 125 kg.[26]). Renarna kommo vanligen i rajder om 50—60 stycken, ej gärna mer för att undvika trängsel. Under år, då inkomsterna av någon anledning voro beskurna, deltogo även kustbönder, emellanåt ända från Pitebygden, i malmkörslorna från gruvorna. Varje häst drog 700 à 800 kg. — Så långt den Nenzénska beskrivningen. Från Spiken forslades malmen på vinterföret till Strömsund; från Storbacken, Edefors och Skröven transporterades den däremot vanligen vattenvägen till Hednoret resp. sydändan av Lansjärv i särskilt för ändamålet byggda båtar.[27] Från Hednoret och Lansjärvs sydända fördes malmen vanligen på vinterföret till Selet och Gyljen.[28]

Blott fåtaliga uppgifter finnas om *trafikens storlek*. Tillsammans med tidigare lämnade upplysningar om näringslivet, särskilt varuutbytets storlek, ge de dock någon uppfattning om trafikintensiteten.

Antalet hållhästar vid varje gästgiveri bestämdes av persontrafikens storlek; uppgifter om hållskjutsen kunna följaktligen ge en grund för jämförelse mellan persontrafiken å olika vägar och vid olika tidpunkter. Ett exempel må belysa detta. Under 1780-talets första år diskuterades hållskjutsen inom Tornedalen.[29] Fullmäktige från de berörda socknarna

---

[23] Hülphers 1789, s. 264 f. Bergmästarens brevkoncept aug. 1812, LBA.

[24] Bergmästarrelationer, RA och LBA.

[25] Hskr. R 649, s. 631, UUB.

[26] 1789, s. 173. — Uppgiften hade Hülphers erhållit av Meldercreutz i sept. 1782 enl. brev i Hülpherska saml.: Lappmarkerna (Västerås läroverksbibliotek); den är därför troligen tillförlitlig.

[27] Malmbåtarna på Luleälven kunde enligt Raabs militärbeskrivning ta en last av 15 à 20 ton. Malmbåtarna på Skrövån lära ha varit c:a 9 m. långa och 2 m. breda; lastförmågan okänd (enl. uppg., som för min räkning införskaffats av Otto Carlsson, Räktjärv).

[28] Se t. ex. 1821, 1829 och 1831—1832 års bergmästarerelationer (RA).

[29] Kronofogdens i Torne fögderi arkiv: Äldre handl. ang. skogshushållning och skjutshållning (LAH).

uppgjorde därvid ett projekt över det antal hållhästar, som erfordrades vid varje gästgiveri. Å vägen Kengis—Masugnsbyn ansågs det nödvändigt med en hållhäst per gästgiveri, men blott under de femtio dygn på vintern, då trafiken mot lappmarken var som störst. På vägen Kengis—Enontekis' sockengräns ansågs hållskjuts obehövlig bl. a. därför, att vägen en stor del av vintern på grund av den djupa snön ej kunde trafikeras med häst; gästgivarna borde ensamma kunna bestrida skjutsen. Söder om Pajala var trafiken starkare; vid Kardis' och Pello gästgiverier skulle bönderna därför hålla en häst under hundra dygn på året, vid Juoxengi och Mariosaari (ev. 2 andra gästgiverier) en häst jämt och ständigt (underförstått: då hästskjuts var möjlig, d. v. s. under vintern). Vid varje gästgiveri längs vägen Övertorneå—Haparanda behövdes tvenne hållhästar, vid Haparanda gästgiveri, beläget intill en viktig vägknut, dock tre; under november—januari borde t. o. m. antalet ökas med en, under juni—augusti (då en stor del av trafiken använde vattenväg) däremot minskas med en. Övriga gästgiverier längs kustlandsvägen ansågos tarva två hållhästar, under vintermånaderna dock fyra.

Tyvärr ha blott få sådana förteckningar över antalet hållhästar vid gästgiverierna påträffats; därtill kommer, att de blott omfatta smärre delar av länet, varigenom möjligheten till jämförelser starkt beskäres. Några absoluta siffror på trafiken ge de ju icke heller. Det hände dock, att vid de undersökningar, som företogos i samband med skjutsregleringarna, direkta upplysningar om trafiken kunde framkomma och i protokollen bevaras åt eftervärlden. Sålunda meddelades det i några klagomål från år 1775 beträffande hållskjutsen vid Sangis gästgiveri, att vintertid upp till 15 hästar kunde utgå per dygn därifrån.[30]

Med ledning av uppgifter om produktion och handel kan man givetvis göra vissa kalkyler över de godsmängder, som transporterades längs vägarna. Då det hör till rena undantagen, att sådana beräkningar kunna ges något större mått av exakthet[31], har jag liksom i det föregående

[30] 3:e provinskontorets handl. 1775: Memorial ang. hållskjutsen vid Sangis gästgivaregård, KKA.

[31] För de år på 1820-talet, då tjärbränningen är känd i detalj både med avseende på omfattning och produktionsorter, blir en sådan beräkning relativt tillförlitlig, därför att man kan ta för givet, att praktiskt taget all tjära fördes ned till kusten för export, och man vidare kan sluta sig till transportvägarna (= flottlederna). Under förutsättning, att tjärflottarna i medeltal bestodo av 80 tunnor, forslades 1822 ett 40-tal flottar utför Piteälven, ett 50-tal utför Luleälven, ett 40-tal utför Råneälven, ett 90-tal utför Kalixälven och ett 40-tal utför Torneälven.

kapitlet avstått från försök i den vägen. — Det finnes dock åtskilliga direkta uppgifter om godstransporternas storlek, framförallt i fråga om forslorna för bergverkens räkning. Bergsfogden Carl Læstadius, som var anställd vid Nasafjälls silververk under dess senare verksamhetsperiod, har för en uppteckнare berättat, att lapparna varje vinter brukade föra omkring 150 renlass malm från gruvorna till hyttan vid Adolfström.[32] Betydligt större voro malmtransporterna från Gällivare. Under de första åren på 1740-talet fördes dock per vinter blott 40 à 60 ton malm[33], vilket — om vi räknar med att en ren drog omkring 150 kg — motsvarade 300 à 400 renlass. Under 1790-talets förra hälft uppgingo de årliga malmtransporterna redan till 140—220 ton per vinter (se diagrammet, fig. 45) d. v. s. 900 à 1 500 renlass.[34] Med Hermelins övertagande av gruvdriften sprungo malmtransporterna starkt i höjden. vintern 1798—1799 fördes sålunda över 600 ton från Gällivare åt olika håll. Under 1830-talet, från vilket årtionde åtskilliga uppgifter föreligga, uppgingo malmtransporterna normalt till över 1 300 ton per vinter, under vintern 1836—1837 t. o. m. till nästan 1 800 ton. Detta motsvarade över 10 000 renlass eller över 2 000 hästlass. Därmed synes emellertid kulmen ha nåtts, och i fortsättningen överstego transporterna blott i något enstaka fall 1 200 ton.

De starka variationerna i malmtransporterna berodde i mycket hög grad på tillgången på arbetskraft samt på väderleksförhållandena. Det klagas ofta t. ex. i bergmästarerelationerna över bristen på folk för forslorna; det var för att häva denna brist, som bruksägarna gingo i spetsen för en omfattande nybyggesverksamhet. Lapparnas körslor utmärktes av en ganska stor oberäknelighet; det behövdes inte mer, för att transporterna starkt skulle nedgå än »en antingen bland lapparna eller deras renar yppad sjukdom, ... ett av en avundsjuk människa utspritt rykte bland lappallmogen, att antingen kopporna äro gängse i bebodda landet eller att ej vid upplagsstället finnes tillräckligt förråd av mjöl, ... ett blidväder med därefter infallande stark köld, som hindrar renarna att uppgräva mossa».[35] — Vidare påverkades transporterna starkt av snö-

---

[32] Hskr. R 649, s. 509 ff., UUB.

[33] Brev och suppl. till bergskoll. 1745: III, s. 839.

[34] Uppgifter om malmtransporterna under 1790-talet äro hämtade från skilda ställen i den Robsonska dagboken, under 1800-talet från bergmästarerelationerna i LBA. — Transporter av malm efter häst ända uppe från gruvan företogos försöksvis redan omkring år 1790 enligt bergmästarerelationen från detta år, varför omräkningen till renlass icke ger en riktig bild av de verkliga förhållandena.

[35] 1804 års bergmästarerelation (RA).

förhållandena. Sålunda uppges i 1818 års bergmästarerelation (RA), att snön var otillräcklig i skogarna till början av februari och att därför blott litet malm kunnat föras från Gällivare. Sedan hade det plötsligt kommit så mycket snö, att »all kommunikation för en tid var nästan stängd». Vintern 1822—1823 kunde blott ett par hundra ton avsändas från gruvan »i anseende till de stora och täta snöfall, som ... inträffat i lappmarkerna».[36] — Jag skall belysa de yttre omständigheterna kring

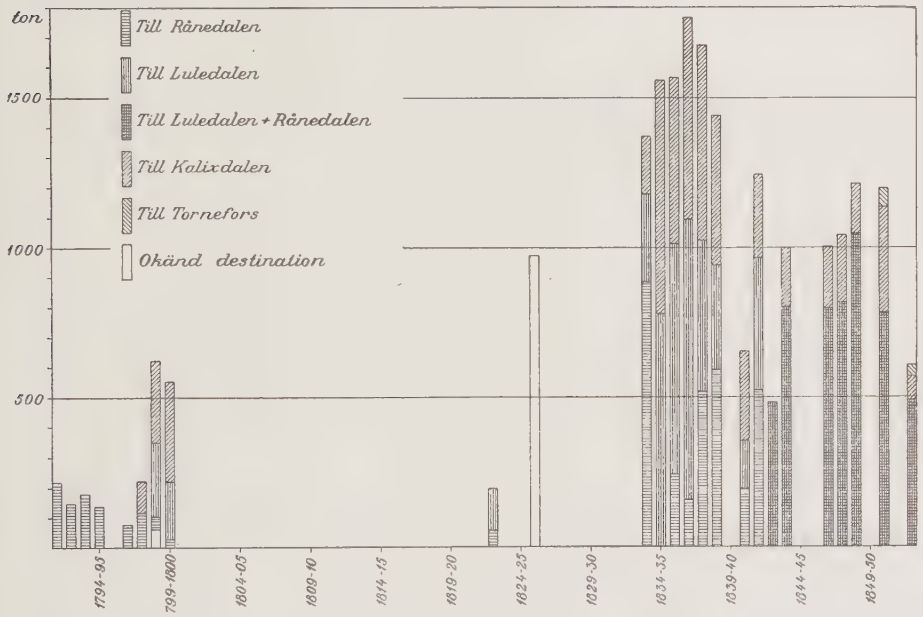



*Fig. 45. Malmtransporterna i ton från Gällivare under tiden 1791—1853. Uppgifter ha blott påträffats för 25 år.*

malmkörslorna med ännu några exempel. »Den för forslingen bekvämaste vinter, som någon erinrar sig, var den ... 1825—1826. Landsbygdens (d. v. s. kustlandets) invånare hade fått en särdeles håg att förtjäna med forsling, och, vad som aldrig hänt förr, mera malm nedfördes med landsbygdens hästar än med lappmarkens renar». Likväl nedfördes ej mer än knappt 1 000 ton, »ett oemotsägligt erfarenhetsbevis att nuvarande transportmedlens otillräcklighet sätta en nog trång gräns för ortens tackjärnstillverkning».[37] Vintern 1827—1828 var »enligt alla underrättelser i mannaminne en av de mest missgynnade för transport av

[36] 1823 års bergmästarerelation (RA).
[37] 1826 års bergmästarerelation (RA).

malm från Gällivare malmberg. De betydliga förluster, lapparna gjort av renar genom brist på födoämnen, satte dem ur stånd att företaga forslingar, och samma orsaker hava likaledes hindrat inbyggarna i Norrbotten att företaga sådana med hästar. En transport av 100 hästar, som i detta ändamål gick uppåt och genom snö och yrväder fördröjdes över en hel månad på en väg av 18 mil, avskräckte i den grad inbyggarna, att inga vidare vågade företaga resan».[38] Vintern 1841—1842 blevo transporterna mycket försvårade av »ihållande och betydliga yrväder, varigenom vägarna nästan alltid voro i det skick, att endast ett halvt à två tredjedelar emot annars vanligt lass kunnat forslas, ehuru även då med ökad svårighet».[39] Följande vinter inverkade brist på renbete samt vinterns ombytlighet mycket menligt på malmforslorna.[40] — Denna redogörelse för malmtransporterna från Gällivare har gjorts så utförlig, därför att den ger en god inblick i trafikförhållandena överhuvudtaget.

Slutligen må lämnas ett par uppgifter, som belysa omfattningen av borgarnas godstransporter till marknadsplatserna i lappmarkerna och Norge. Lapparna i Arvidsjaur dömdes 1808 till böter för att de icke sin plikt likmätigt ställt ett drygt 80-tal lassrenar till borgerskapets förfogande vid färden till marknaden i Arvidsjaur.[41] Torneborgarna kunde omkring år 1760 vid sina färder från Enontekis till Skibotn behöva upp till 400 renar.[42]

Redan i det föregående ha åtskilliga uppgifter lämnats om *trafikens fördelning under året*. När det gäller persontrafiken, kunna handlingar rörande hållskjutsen ge vissa upplysningar. Tidigare har jag redogjort för en diskussion om hållskjutsen inom Tornedalen 1780—1781; den gav vid handen, att behovet av hållhästar vid gästgiverierna längs kustlandsvägen var avsevärt större vintertid än under sommaren, då förmodligen mycket av trafiken gick ute till sjöss. Det uppgavs vidare, att trafiken på vägen Torneå—Övertorneå kraftigt ökade under december och mars, d. v. s. vid tings-, uppbörds- och marknadstiderna. Av samma skäl förekom under december och januari en ansvällning av trafiken på vägarna från Övertorneå till lappmarkerna.

Icke så få notiser finnas om godstrafikens fördelning under året. Enligt en uppgift från 1820-talet flottades tjäran nedför Kalixälven huvud-

[38] Brev och suppl. till bergskoll. 1828: II, s. 25.
[39] 1842 års bergmästarerelation (RA).
[40] 1843 års bergmästarerelation (RA).
[41] Västerb. läns domb. 1808, Arvidsjaur § 17.
[42] Fellman 1910, s. 501.

sakligen under juni månad. En livlig trafik på älven förekom också i början av september, då marknad hölls i Kalix och man förde lax och lantbruksprodukter till denna.[43] Trafikmaxima förekommo troligen vid ungefär samma tider även i de andra älvdalarna. Sålunda uppger Raab i sin militärbeskrivning, att vägen Haparanda—Övertorneå var usel på höstarna, »genom de många körslor, som då förrättades, då hela Tornedalens invånare nedföra sina produkter». — Stark trafik förekom vidare under förvintern, innan ännu så mycket snö hunnit falla. Befolkningen i Övertorne socken gav sig då enligt en uppgift från 1800-talets början ut på långväga resor, såsom till Kalixdalen och till Finland.[44] Om denna trafikansvällning i början av vintern vittna även några tyvärr fragmentariska räkenskaper över lilla tullen i Torneå 1795.[45] De utgöras av uppgifter om tullinkomsten, dels för hela året, dels för januari, november och december. November månad svarade för inte mindre än 28 % av hela årsinkomsten, januari och december vardera för blott 2 à 3 %. Säkerligen förekom i Tornedalen under mars månad ett andra vintermaximum: då hölls nämligen (sedan omkring 1780) vårmarknad i Övertorneå, dagarna hade hunnit bli längre och skarföre underlättade färderna.

Det kan i detta sammanhang vara lämpligt att omnämna, att vissa genomfartsvägar vintertid blott begagnades under kortare delar av vintern. Kartan fig. 46 ger ett exempel härpå. Den visar de viktigaste vintervägarna inom nedre Kalixdalen och angränsande delar av kustlandet och hänför sig närmast till tiden omkring år 1880 — det stöter på svårigheter att erhålla fullt tillförlitliga uppgifter från äldre tidpunkter än denna. Jag har skilt på tre olika typer av vintervägar. En grupp vägar trafikerades hela vintern; de utgjordes företrädesvis av allmänna vintervägar samt vägar genom tättbebodda områden. En annan grupp av genomfartsvägar begagnades endast under förvintern, då snötäcket ännu var tunt; de gingo genom glest bebodda områden, där det var svårt att hålla vägarna i gott stånd under högvintern.[46] Den tredje typen av vintervägar begagnades huvudsakligen under vårvintern. De utgjordes av isvägar över havsfjärdarna, vilka på senvintern icke längre besvärades av flödvatten och vilka dagsmeja och nattkyla i förening gjort synnerligen lättframkomliga; samtidigt hade också snötillgången inåt land ofta hunnit bli dålig.

---

[43] Hamnbyråns arkiv, nr 41.

[44] Portins Övertorneå-beskrivning III, s. 11 (SHM).

[45] I Hermelinsaml. vol. 20 (RA).

[46] Till denna kategori kunna de nyss nämnda vägarna från Övertorneå till Kalixdalen och Finland föras, f. ö. också många av lappmarksvägarna.

Godstrafiken till och från lappmarkerna var nästan överallt stängd under omkring halva året av brist på lättframkomliga sommarvägar. Det var egentligen blott från Torne lappmark med dess förhållandevis goda båtleder, som man fraktade gods även sommartid.[47] Men i övrigt

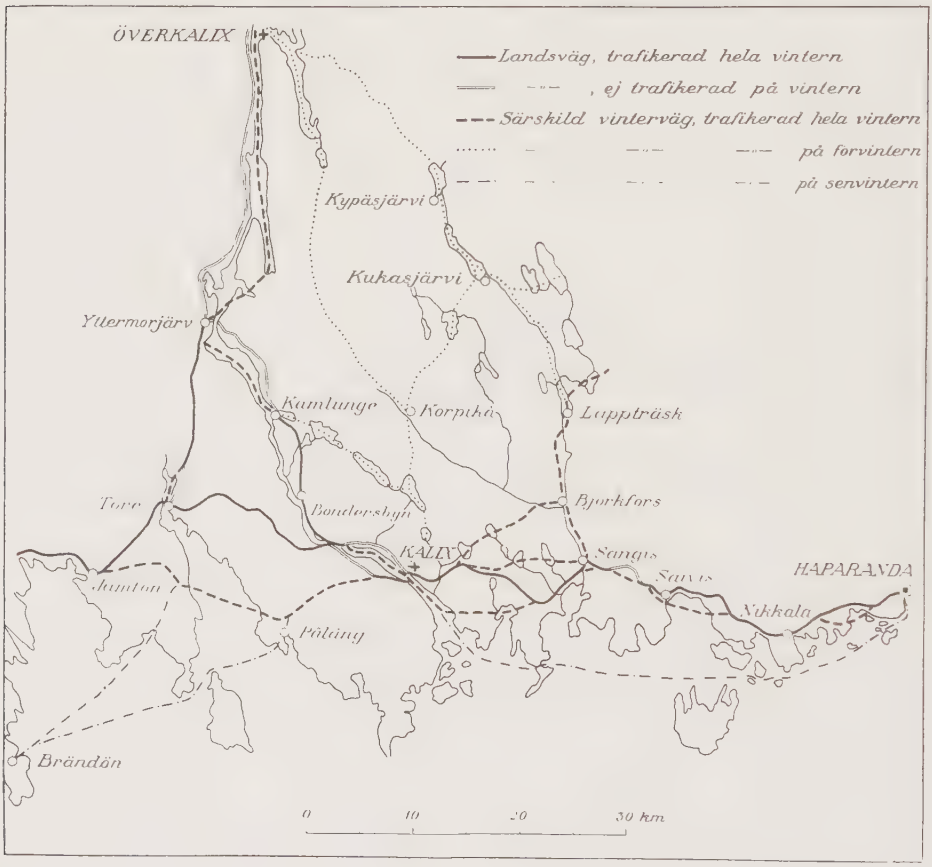



*Fig. 46. Viktigare vintervägar inom området Brändön—Överkalix—Haparanda omkring år 1880. — De allmänna vintervägarna och vägar genom tättbebyggda områden trafikerades hela vintern. Vintervägar genom glesbebodda områden användes huvudsakligen blott på förvintern, vintervägar ett stycke ut till havs blott på vårvintern.*

var vintern den tid, då flertalet transporter förrättades. Om trafiken var stark, såsom på malmvägarna från Gällivare, kunde den pågå vintern

[47] Enligt Linder 1851 (s. 124) brukade man i Karesuando emellanåt bygga båtar, som kunde ta upp till 15 tons last. De lastades fulla och fördes vid tiden för högvattnet utför älven ända till Haparanda. Där såldes båtarna, eftersom det var omöjligt att föra dem tillbaka uppför forsarna.

igenom, eftersom vägarna aldrig hunno helt driva igen[48]; i andra fall blev den stora snömängden under högvintern övermäktig, och körslorna måste koncentreras till förvintern. Petrus Læstadius har i sin Journal givit en livfull skildring härav från Arjeplogs socken (1831, s. 271 f.). »Ifrån hösten ända till marknaden är rörelsen livlig i landet. Alla skynda då att göra ifrån sig sina körslor och resor. Man kör hem hö från de svåraste och avlägsnaste ställena, man far ner på landet och på marknader. Vägarne få ej tillfälle att gro igen alldeles.» Hökörningen brukade — fortfarande enligt Læstadius — börja i slutet av oktober och fortgå 3 veckor in i november, varefter en del personer gjorde en resa ned till Skellefteå. Därifrån återkom man i mitten av december, då andra gjorde en resa till Piteå. De senare kommo hem efter jul. Omedelbart efter trettondagen for en stor karavan till marknaden i Lycksele och återkom lagom till marknaden i Arjeplog i början av februari. Sedan denna var slut, gjorde några en resa till Piteå, men annars låg nästan all trafik helt nere. Man gjorde väl enstaka kyrkobesök, men resorna företogos då på skidor, ej efter häst. I början av maj vidtog så menföret och försvårade ytterligare kommunikationerna (a.a., s. 313). — Detta schema torde i stora drag ha ägt tillämplighet för hela Lappland, men avvikelser förekommo. Det kan t. ex. nämnas, att malmtransporterna från Nasafjäll till Adolfström vanligen ägde rum i oktober och april. Vid dessa tidpunkter voro nämligen lapparna, som forslade malmen, i trakten[49], mörkret var icke så tryckande och snöförhållandena gynnsamma: i oktober litet snö, i april skarföre.

## Reshastighet.

Blott i den mån vägarna och fordonen förbättrades samt skjutsorganisationen effektiviserades, kunna vi vänta oss, att restiderna mera avsevärt nedbringades. Det förstnämnda villkoret började först vid 1800-talets mitt att uppfyllas för andra delar av länet än dem, som lågo närmast kusten. När jag i ett kartogram (fig. 47) sökt åskådliggöra de tider, som omkring år 1800 normalt krävdes för resor från Luleå till olika platser inom länet, har det skett i medvetandet om att restiderna vid denna tidpunkt föga torde ha skilt sig från restiderna omkring år 1700 eller år 1850. Tyvärr saknas källmaterial för att mera ingående belysa denna sak.

Jag är givetvis väl medveten om det vanskliga i att framställa de

[48] Landskansliets utslag nr 696 år 1844.

[49] Hskr. R 649, s. 505, UUB.

normala tidsavstånden, eftersom just de stora variationerna i restider var något utomordentligt karakteristiskt för norrbottniskt reseliv ännu långt efter 1800-talets mitt. Kartogrammet kan överhuvud blott ge en mycket ungefärlig bild av förhållandena.

Kartogrammet visar blott de tidsavstånd, som gällde under sommaren; alldeles för få uppgifter finnas om restider på vintern för att medge en motsvarande kartografisk behandling. Det avser närmast tiden 1790—1820, från vilken tid uppgifterna äro relativt talrika. Under förutsättning att inga större förändringar inträffat i fråga om vägförhållanden, har jag dock ansett mig oförhindrad att använda uppgifter även från kringliggande decennier. — Älvarna erbjödo givetvis mycket varierande framkomstmöjligheter. Till detta har viss hänsyn tagits genom att skillnad gjorts mellan resor uppför och nedför dem. Det är också klart, att resor på dem starkt influerades av vattenföringen; så långt det varit möjligt att genomföra, avser kartogrammet eftersommaren, då fjällfloden passerat. — Varje resdag har beräknats bestå av 8 à 9 timmars effektiv restid. Hänsyn har vidare tagits till att dagsetapperna skulle sluta på ställen, där övernattning kunde ske under drägliga förhållanden; över huvud har jag sökt få fram dagsturer, som voro vanliga.

Kartogrammet visar tidsavstånden i resdagar från Luleå. Av tekniska skäl ha sålunda även avstånden från olika platser *till* Luleå uttryckts på detta sätt.

Uppgifterna, som legat till grund för kartogrammet, ha framförallt hämtats från ett stort antal reseskildringar och dagböcker, men notiser om restider ha därjämte påträffats i akter av de mest skilda slag. Det kan här blott bli tal om att nämna de allra viktigaste källorna. Bland tryckta reseskildringar märkas sådana av Consett 1789 (resa 1786), Skjöldebrand 1801—1802 (resa 1799), Acerbi 1802 (resa 1799), Clarke 1819 (resa 1799), Forsström 1917 (resa 1800), von Buch 1810 (resa 1807), Roman 1818 (resor 1817), von Schubert 1823 (resa 1817), Prytz 1821 (resa 1819), Zetterstedt 1822 (resa 1821), Blom 1830 (resa 1827), von Hogguér 1841 (resa 1828), Lœstadius 1831 och 1833 samt Engström 1834 (resa 1834). Bland otryckta reseskildringar må nämnas Liljeblads (hskr. S 40, UUB, resa 1788), Robsons (resor 1797—1800), Wahlenbergs (hskr. S 169 b, UUB, resa 1807) samt Scheele-Robsons (hskr. S 38, UUB, resor 1827 och 1828).

Restiderna voro, som framgår av kartogrammet, betydande. En resa från Luleå till Piteå tog nästan en dag, till Haparanda 2 dagar, till Överkalix drygt 2 dagar, till Övertorneå 3 dagar, till Arvidsjaur 4 dagar, till Jokkmokk drygt 4 dagar, till Pajala och Arjeplog 6 dagar, till Gällivare 6 dagar, om man for via Överkalix, drygt 6 dagar, om man begagnade vägen över Storbacken; i sistnämnda fall blevo dock några dagsturer relativt korta på grund av svårigheter med övernattningsställen. En resa till Kvikkjokk tog 7 dagar, till Jukkasjärvi 11 dagar och slutligen till Enontekis inte mindre än 12 dagar. — I den omvända riktningen, mot Luleå, gingo resorna avsevärt snabbare, i de fall vägen utgjordes av en älv med hastigt lopp. Det gäller därför framförallt resor från Torne, men även Lule lappmark: en resa från Enontekis till Luleå tog

blott 8 dagar, från Jukkasjärvi 7 dagar, från Gällivare drygt 5, från Kvikkjokk 6 samt från Jokkmokk 3 dagar.

Dessa uppgifter ha gällt persontrafiken. Godstransporterna sommartid skedde vanligen i avsevärt långsammare tempo. En resenär utan

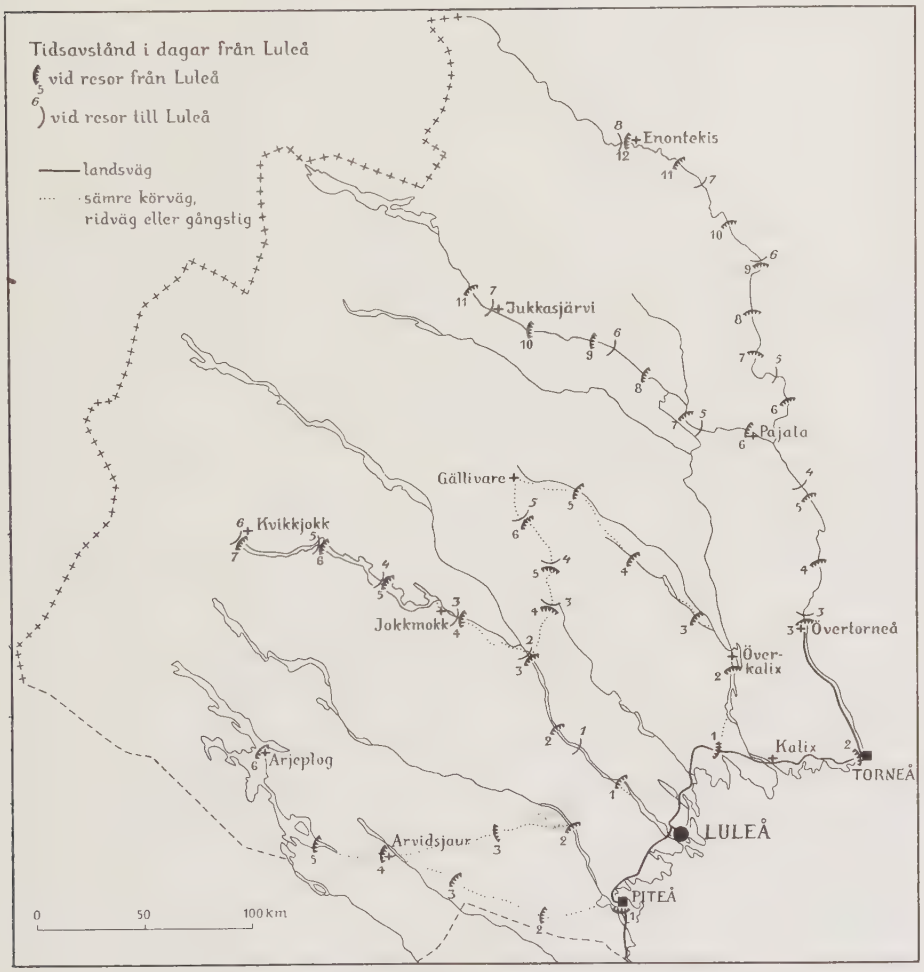



*Fig. 47. Tidsavstånd sommartid från Luleå omkring år 1800.*

tyngre bagage kunde under normala förhållanden göra färden Enontekis—Torneå—Enontekis på omkring 16 dagar. För de handelsresor till Torneå med båt, som enontekisborna brukade göra vid 1800-talets början, beräknades — inklusive återfärden — en tid av 3 veckor; under gynnsamma förhållanden — raska roddare, stark ström utför, medvind

uppför — kunde resan göras på 17 à 18 dagar.[49a] Då är att märka, att samma roddare begagnades hela tiden; å andra sidan torde antalet restimmar per dygn ha överstigit 9. — Flottningen av tjäran tog ganska lång tid i anspråk. Även om vinden var god, fordrades det på 1840-talet, d. v. s. efter det strömrensning företagits, en och en halv dag för att forsla en flotte om 100 tunnor tjära från Överkalix till Kalix; med ensam båt avverkades sträckan på 6 à 7 timmar.[50] På 1810-talet, vid vilken tid tjärtunnorna måste rullas förbi Kamlungeforsen, tog det 4 dagar att föra en tjärflotte från Jokk till Kalix[51], medan man i ensam båt utan större svårighet torde kunnat göra resan på drygt en dag.

Vintertid gingo resorna som regel något snabbare, nota bene om vägarna voro väl uppkörda. Resan från Piteå till Arvidsjaur tog på 1820-talet 2 à 3 dagar, men med forcering kunde den göras på en enda dag.[52] På sträckan Arvidsjaur—Arjeplog brukade de marknadsfarande, som väl vanligen medförde tunga lass, göra ett nattuppehåll: man kunde dock utan större svårighet avverka vägen på en dag.[53] Sträckan Luleå—Jokkmokk tog under gynnsamma förhållanden något över 2 dagar vid 1800-talets början[54], medan för resan Luleå—Gällivare 3 dagar torde ha betecknat ett minimum ännu på 1860-talet.[55] Omkring år 1800 kunde man med ren fortskaffa post på 3 dagar från Torneå till Enontekis, en sträcka på nära 40 mil.[56] Hammerfestborgarna brukade på 1820-talet tillryggalägga den 65 mil långa vägen från Alten över Kautokeino och Muonioniska till Torneå på 10 dagar.[57] — Särskilt i de inre delarna av länet begränsade emellertid de ouppkörda vägarna dagsetapperna till 3 à 4 mil.[58] Med tung last minskades givetvis också dagsresans längd, vilket särskilt synes ha varit fallet, om renar användes som dragare. Sålunda var 3 mil en normal dagsresa för renar, som förde Gällivaremalm[59], och då torde ändå vägarna vanligen varit uppkörda.

[49a] Grape 1803, s. 210.

[50] Hskr. R. 649, s. 649 f., UUB.

[51] Roman 1818, s. 70. — Däri inberäknades dock den tid, som erfordrades för flottarnas hopbindning vid Jokk.

[52] Hskr. R 649, s. 477, UUB. — Jfr Læstadius 1831 och 1833, flerstädes, t. ex. 1831, s. 138 f.

[53] Västerb. läns domb. 1790, Arjeplog 26 jan., Læstadius flerstädes, t. ex. 1831, s. 138.

[54] Hskr. S 169 b, UUB.

[55] Enligt bergmästare Tryséns dagböcker, NLM.

[56] Clarke 1819, s. 388.

[57] Capell Brooke 1827, s. 545.

[58] Læstadius lämnar i sin Journal flera exempel på svårigheter därvidlag.

[59] Hskr. R 649, s. 631, UUB.

# Kap. VII. Tiden från 1850-talet till 1940.

## Befolkning, bebyggelse och näringsliv.

### Folkmängd och bebyggelsefördelning.

Befolkningen inom det nuvarande Norrbottens län utgjorde vid slutet av år 1850 knappt 59 000 personer (se fig. 48). Folkökningen, som redan under 1800-talets första hälft varit förhållandevis stark, fortsatte under dess senare hälft i ett tempo, som kan betecknas som accelererat. Redan

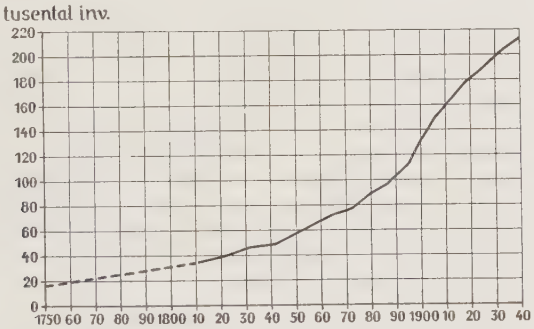



*Fig. 48. Befolkningsutvecklingen inom Norrbottens län 1750—1940.*

1890 hade strecket för 100 000 personer passerats. Femton år senare hade folkmängdssiffran, påverkad av gruvsamhällenas explosionsartade utveckling, bragts upp till 150 000. En stark folkökning försiggick även därefter. Vid slutet av år 1930 var invånarantalet i det allra närmaste 200 000, 10 år senare 216 000. På de 90 åren mellan 1850 och 1940 mellan 3- och 4-dubblades alltså folkmängden inom Norrbottens län. Relativt sett var folkökningen avsevärt starkare än för hela landet, vars folkmängd nämligen växte från 3.48 till 6.37 milj. mellan 1850 och 1940, d. v. s. icke fullt fördubblades.

För folkökningen svarade till icke ringa del stadsbygden, med vilken benämning här avses icke blott städerna utan även de stadsliknande samhällena, nämligen municipalsamhällena ävensom andra tätorter med minst 200 inv. och med stadsnäringar som försörjningskälla. 1850 ägde

städerna — de enda samhällen, som då gjorde skäl för benämningen stadsbygd — en befolkning på blott omkring 3 000 inv. och ännu 1880 inte fler än 6 000. Därefter fortskred emellertid urbaniseringen snabbt, och 1940 var stadsbygdsbefolkningen uppe i 76 000 personer. Huvuddelen därav var bosatt i städerna och deras förorter samt i gruvsamhällena, men många kyrkplatser hade fått karaktär av stadsbygd liksom även flera mindre industri- och stationssamhällen.

Även den egentliga landsbygdsbefolkningen visade en stark ökning, nämligen från nära 56 000 år 1850 till 140 000 år 1940.

Kustlandet hade 1850 50 000 inv., lappmarkerna inte fullt 9 000. 1940 voro siffrorna 153 000, resp. 63 000. Trots den snabba folkökningen äro lappmarkerna alltjämt synnerligen glest befolkade. Folktätheten där var nämligen vid slutet av år 1940 blott 0.9 personer per kvkm. land, mot 5.8 för kustlandet och 15.5 för hela riket.

Inom *kustlandet* är huvuddelen av bebyggelsen alltjämt koncentrerad till områdena kring fjärdarna och de större älvdalarna. Överbygderna — varmed jag avser Älvsby-, Boden-, Degersels-, Överkalix- och Övertorneområdena — ha dock haft att uppvisa en mycket kraftig folkmängdstillväxt, som i de tre förstnämnda fallen delvis varit betingad av tillkomsten av stambanan. Områdena mellan älvdalarna ha bebyggts i stigande omfattning, ehuru byarna där vanligen äro mindre än i älvdalarna. Storbyar finnas emellertid t. ex. i Korsträsk-Vistträskområdet och inom Korpilombolo socken. Särskilt gles är bebyggelsen alltjämt i området mellan Torne och Muonio älvar.

Inom *lappmarkerna* finnas — om vi bortse från kyrkbyarna — större byar blott inom de närmast kustlandet belägna områdena, alltså i östliga delar av Arvidsjaur, Jokkmokk, Gällivare, Jukkasjärvi och även Karesuando. Västerut tunnar bebyggelsen alltmera ut, och ovanför skogsgränsen upphör praktiskt taget all fast sådan.

## Näringslivet.

### Översikt.

Övergången från äldre tiders självhushållning till ett näringsliv med förvärvshushållningen som karakteristikum kan icke dateras till någon viss tidpunkt, eftersom den har skett i högsta grad successivt. Förloppet kan lämpligen illustreras med uppgifter om yrkesfördelningen.

Tyvärr är vår svenska yrkesstatistik behäftad med avsevärda svagheter och före 1870 t. o. m. nästan helt oanvändbar för jämförelser med tiden därefter. Tabell 12

visar därför den relativa yrkesfördelningen blott fr. o. m. angivet år. — Principerna för den officiella yrkesstatistikens uppställning ha varierat. Jag har emellertid gjort en omräkning till enhetliga huvudgrupper med ledning av lämnade anvisningar. Den förändringen har vidtagits gentemot den officiella yrkesstatistiken, att den befolkning, som har sin utkomst av skogsbruk, ej förts under rubriken jordbruk med binäringar utan till industri och hantverk. Den officiella statistikens grupper »husligt arbete» och »utan närmare angivet yrke» ha utproportionerats på de övriga 4 grupperna i förhållande till dessas storlek.

Tab. 12. *Befolkningens i Norrbottens län fördelning på olika yrkesgrupper, i procent av hela folkmängden.*

| År | Jordbruk med binäringar | Industri och hantverk (inkl. skogsbruk) | Handel och samfärdsel | Allmän tjänst och fria yrken |
|---|---|---|---|---|
| 1870 | 85.5 | 4.8 | 3.5 | 6.2 |
| 1880 | 83.5 | 8.3 | 3.4 | 4.7 |
| 1890 | 80.3 | 11.2 | 3.7 | 4.8 |
| 1900 | 64.7 | 23.3 | 7.8 | 4.2 |
| 1910 | 56.3 | 28.4 | 10.4 | 4.9 |
| 1920 | 45.3 | 37.2 | 12.5 | 5.0 |
| 1930 | 41.0 | 38.7 | 14.3 | 6.0 |
| 1940 | 39.2 | 38.6 | 14.9 | 7.3 |

Ännu så sent som 1870 hade alltså inte mindre än $^6/_7$ av befolkningen sin försörjning av jordbruk med binäringar. Industrialiseringen fick först på 1890-talet kraftigare vind i seglen. — Relativt sett minskade jordbruket som försörjningskälla starkare i betydelse, än vad tabellen ger vid handen. Det är ju ett välkänt faktum, att numera ett mycket stort antal jordbrukare under en avsevärd del av året har sin utkomst från skogen.

### Lantbruket.

Lantbruket har visserligen kommit att sysselsätta en allt mindre procent av länets befolkning. Detta innebär dock ej, att dess betydelse absolut sett skulle ha minskat. Tvärtom har lantbruket haft att uppvisa en avsevärd produktionsökning. Enequist har sålunda för nedre Luledalens byar visat, att skörden av säd och potatis, omräknad till hektoliter rågvärde, mer än fördubblats mellan 1850- och 1930-talen (1937, s. 343). Orsaken härtill ligger såväl i omfattande nyodlingar som i höjd avkastning per arealenhet. Antalet kor inom samma område ökade under motsvarande tid till det dubbla, men avkastningen av boskapsskötseln steg säkerligen långt mer, beroende på förbättrad kvalité hos djuren (a.a., s. 347 ff.). En jämförelse mellan landshövdingeberättelsernas förmod-

ligen icke allt för tillförlitliga siffror på koantalet under 1850-talet och de siffror härpå, som lämnas i 1930-talets jordbruksräkningar, visar en liknande utveckling för länet i dess helhet.

Jag har nyss illustrerat näringslivets utveckling från självhushållning till förvärvshushållning med uppgifter om jordbrukets minskade relativa betydelse. Härvid framställdes alltså lantbrukaren som en exponent för det gamla självhushållet. I själva verket har emellertid lantbruket genomgått en liknande omläggning som näringslivet i dess helhet i riktning mot ökad produktion för avsalu.

Lantbrukets kvantitativa och kvalitativa utveckling har möjliggjorts genom en lång rad reformer och förändringar, av vilka jag blott vill nämna några, som direkt influerat på de lokala vägsystemen.

Lagaskiftesförrättningar igångsattes på enstaka ställen redan under 1820-talet, men först mot mitten av 1800-talet fick skiftesverksamheten en större omfattning.[1] År 1880 var betydligt över hälften av den mantalssumma färdigskiftad, som kunde väntas bli föremål för skifte. I huvudsak återstod då att skifta blott byarna inom lappmarkerna och de översta kustlandssocknarna. — Utflyttningsprocenten var jämförelsevis låg — enligt Juhlin Dannfelt (1928, s. 138) mellan 20 och 30 —, varför någon sprängning av byarna icke förekom.

Vinterfodret till boskapen hämtades i äldre tid nästan helt från naturliga ängar, ofta belägna miltals från byarna. Från mitten av 1800-talet började man emellertid i stigande omfattning odla vall.[2] Samtidigt som arealen av denna steg, minskade särskilt omfattningen av längre bort belägna slåtterängar. För att ta ett exempel, mer än 5-dubblades åkerarealen inom nedre Luledalens byar från omkring 1850 till 1932. Sistnämnda år upptog slåttervallen 70 à 80 % av hela åkerarealen. Under samma tid minskade arealen av slåtterängarna till ungefär en fjärdedel.[3] — Inom lappmarkerna försiggick denna förändring ganska sent men påskyndades genom tillkomsten av 1921 års lag om ströängsindragning. Ströängarna voro ägor, som hemman eller nybyggen fått sig tilldelade å kronomark (eller sockenallmänning) vid avvittringen. Eftersom hemmanen och nybyggena hade fått sina egna ägor rundligt tilltagna, kommo ströängarna ofta att ligga på mycket betydande avstånd från det hemman eller nybygge, som nyttjade dem. Under tiden från den nya

[1] Enligt uppgifter om laga skiftet i landshövdingeberättelserna. Jfr Enequist 1937, s. 237.

[2] Enequist 1937, s. 265.

[3] A.a., s. 264, 329 f. och 339.

lagens ikraftträdande till slutet av år 1933 indrogos inom Norrbottens läns lappmarker inte mindre än nära 40 000 har ströängar.[4]

### Bergshantering.

De norrbottniska järnbruken i äldre tid hade ständigt fört en osäker tillvaro. Dödsstöten åt dem utdelades av de nya processerna för massframställning av stål. Under 1800-talets sista hälft var driften vid de olika företagen först mycket sporadisk och nedlades slutligen helt. Malmtransporterna efter ren och häst, detta säregna inslag i det norrbottniska vinterlandskapet, upphörde också därmed. Ännu på 1870-talet, enligt uppgifter från befolkningen t. o. m. något senare, forslades dock smärre mängder malm från Gällivare till kustlandet. Sålunda fraktades vintern 1874—1875 bortåt 30 ton malm till Avafors masugn, följande vinter ungefär lika mycket och vintern 1877—1878 omkring 35 ton. Vintern 1875—1876 förekom en transport på omkring 5 ton från Svappavaara till Tornefors masugn, som under 1850- och 1860-talen även fick mottaga malm från Gällivare.[5]

Samtidigt bragtes emellertid frågan om de norrbottniska järnmalmsfyndigheternas exploatering i större skala närmare sin slutgiltiga lösning. Tanken på att föra Gällivaremalmen med järnväg ned till kusten var gammal, men kunde först under 1880-talet realiseras. Efter en relativt oansenlig början år 1887 kom malmtrafiken per järnväg på allvar i gång 1892. 1902 kunde malmbanans förlängning över Kiruna till Narvik tas i bruk, och nu gjorde också Kirunamalmen sin entré på världsmarknaden.[6] De årliga malmfrakterna per järnväg voro redan från början flera gånger större, än vad som förts från gruvorna under hela brytningsperioden före malmbanans tillkomst. Gällivare och Kiruna växte ut till stora samhällen och viktiga centra för vidsträckta områden.

### Skogsbruk och skogsindustrier.

Under årtiondena närmast 1800-talets mitt skapades förutsättningarna för den svenska sågverksindustriens våldsamma expansion: frigivandet av såghanteringen, aktiebolagslagen av år 1848, de svenska exporttullarnas och de engelska och franska importtullarnas avskaffande, tillkomsten av ångsågarna, segelfartygens ersättande med ångbåtar

[4] Stat. Off. Utredn. 1936: 23, s. 311.

[5] Enligt uppgifter i bergmästarerelationer i LBA och Kommerskoll. arkiv.

[6] Se diagram å s. 95 i Wik 1941.

samt framförallt den oerhört stegrade efterfrågan på trävaror. I tabell 13 åskådliggöres den norrbottniska sågverksindustriens utveckling under 1800-talets senare hälft. Tabellen visar kvantiteterna av till utrikes och inrikes orter från Norrbottens län utförda viktigare trävaror, nämligen bräder och plankor, sparrar och bjälkar. Talen ha avrundats.

Tab. 13. *Exporten av trävaror från Norrbottens län, årsmedeltal för 5-årsperioder.*

| | |
|---|---|
| (1847—1850 | 60 000 kbm.) |
| 1851—1855 | 80 000 kbm. |
| 1856—1860 | 120 000 kbm. |
| 1861—1865 | 150 000 kbm. |
| 1866—1870 | 200 000 kbm. |
| 1871—1875 | 265 000 kbm. |
| 1876—1880 | 280 000 kbm. |
| 1881—1885 | 295 000 kbm. |
| 1886—1890 | 345 000 kbm. |
| 1891—1895 | 380 000 kbm. |
| 1896—1900 | 460 000 kbm. |

*Källa:* Landshövdingarnas 5-årsberättelser.

*Anm.:* I Pite tullkammardistrikt ingick till 1882 även det nuvarande Skellefte distrikt, varför uppgifterna före angivet år innefatta utförseln från Haparanda i norr ända till Bjuröklubb i söder. — Till mitten av 1860-talet användes stycketalsräkning för trävaror. Någon exakt beräkning av deras volym låter sig icke göras, blott en grov uppskattning. Jag har antagit, att en tolft »bräder och plankor» motsvarat 0.6 kbm. (se Kommersiella Meddelanden 1914, nr 10, s. 512); 1 st. »sparre och bjälke» har jag beräknat motsvara 0.25 kbm., en relation, som enligt utförselstatistiken var gällande på 1860-talet. — Från mitten av 1860-talet till 1880 räknades trävaror i kubikfot. Jag har antagit, att det rört sig om engelska sådana, varav 35.32 gå på en kbm. (se Wik 1941, s. 10).

Eftersom trävarorna till början av 1900-talet utgjorde den nästan enda produkten från skogsbruket, ger tabellen också ett mått på skogsbrukets expansion.

Under 1800-talets förra hälft och tidigare hade blott skogarna i kustlandet i större utsträckning skattats på timmer. Vid mitten av 1800-talet började dock skogsbruket tränga in i lappmarkerna.[7] Landshövding Widmark uppger 1860 (s. 54), att under närmast föregående år icke obetydliga kvantiteter virke utsynats på kronomarker inom Norr-

[7] Att tillverkning av bjälkar förekom i Gällivare redan något före mitten av 1800-talet framgår av en notis i Norrbottens-Posten 1848, nr 27, enligt vilken en Ullatti-bo drunknat i Linaälven under bjälkflottning.

bottens lappmarker i och för nedflottning till kustlandet. De för år 1860 beviljade avverkningarna voro dock efter moderna mått skäligen små: i Arvidsjaur drygt 40 000 sågtimmerträd, i Jokkmokk omkring 25 000, i Gällivare bortåt 20 000 och i Jukkasjärvi knappt 3 000. För Arjeplog och Karesuando lämnas inga uppgifter, vilket torde innebära, att flottning därifrån ännu icke förekom. Den nödvändiga förutsättningen för ett skogsbruk i större skala inom lappmarkerna fanns knappast för handen ännu. Större flottledsrensningar torde nämligen icke ha företagits där förrän på 1870-talet. I Jokkmokk rensades sålunda Lilla och Stora Lule älvar, Görjeån och Appoälven först vid mitten av 1870-talet. Dessförinnan hade det krävts 3 à 4 år för att flotta timmer ned till Luleå, medan efter rensningen nedflottningen till kusten bekvämt kunde ske på en enda sommar.[8] Först under 1800-talets sista årtionden nådde skogsbruket inom lappmarkerna en större omfattning.[9]

Till 1850-talets sista år voro alla sågverk inom länet vattensågar med liten kapacitet. Många av dem lågo på åtskilligt avstånd från kusten — ett förhållande, som vackert framgår av en karta över de norrländska sågverken år 1862 i en nyligen publicerad uppsats av Wik (1944). De gåvo upphov till smärre samhällen med karaktär av centra för den kringliggande bygden. Bodträskfors och Krokfors inom Luledalen må nämnas som exempel. Från de inne i landet belägna sågarna forslades trävarorna, sammanbundna till flottar, på älvarna ned till kusten.[10]

Omkring år 1860 anlades de första ångsågarna i länet. År 1861 funnos 3, 1871 likaledes 3, men 1885 inte mindre än 16 och 1895 21 stycken.[11] De svarade för huvudparten av sågverksindustriens väldiga produktionsökning och konkurrerade så småningom ut vattensågarna. Dessas antal var 1861 35, 1870 41, men redan 1885 blott 29.[12] Till skillnad från vattensågarna lågo ångsågarna i kustbandet, särskilt intill älvmynningarna, dit sågverksrörelsens tyngdpunkt efter hand alltså försköts. Ångsågarnas läge var sådant, att deras kommunikationsfrågor redan från början i huvudsak voro lösta. Deras direkta inverkan på vägnätets utveckling var därför ringa eller ingen, och det finns icke skäl att närmare uppehålla sig vid dem. — På liknande grunder finns

---

[8] S. O. S. Skogsväsendet 1875.

[9] Detta framgår bl. a. av de då kraftigt ökade utsyningarna av skog på kronomark (S. O. S. Skogsväsendet, skilda år).

[10] Enligt uppgifter av ett flertal sagesmän.

[11] S. O. S. Skogsväsendet, för angivna år.

[12] S. O. S. Skogsväsendet för angivna år. Siffrorna äro förmodligen något för låga, som en jämförelse med Wik 1944 synes ge vid handen.

det ingen anledning diskutera de få massafabriker, som, under 1900-talet, anlagts inom länet. Däremot hade det varit lämpligt att med siffror illustrera skogsbrukets under 1900-talet fortsatta expansion, men något material till en dylik framställning torde icke utan mycket besvär stå att erhålla.

Några ord böra slutligen sägas om tjärbränningen inom länet. Den var även under 1800-talets senare hälft stor ehuru oerhört konjunkturbetonad. Vissa år var sålunda exporten av tjära — praktiskt taget hela produktionen torde ha gått till export — mindre än 10 000 tunnor, andra år utgjorde den över 50 000 (1863, 1884—1885).[13] Tyngdpunkten av tjärbränningen låg till att börja med i Pitedalen. Under högkonjunkturåret 1863 beräknades sålunda c:a 40 000 tunnor tjära ha tillverkats i den dåvarande Pite socken.[14] Ett andra centrum låg i Tornedalen, där tjära brändes i byar, som lågo ända mot barrskogsgränsen.[15] Under 1880-talet minskade tjärproduktionen inom Pitedalen starkt, men var relativt stor i Kalix- och även Tornedalen. — Till slutet av 1800-talet flottades huvuddelen av tjäran liksom i gamla tider från produktionsorterna ned mot kusten.

## Handeln.

Resultaten av handelns frigivande läto icke vänta på sig. Redan 1850 funnos ett 50-tal handlande på landsbygden inom Norrbottens län och 1863 — det första år, från vilket primäruppgifterna till kommerskollegii berättelser över handlandena äro bevarade, och en bekväm möjlighet därför finnes att undersöka, var handelsställena voro belägna —, idkades försäljning genom ett drygt 60-tal affärer på landsbygden.[16] Av dessa lågo blott ett par inom lappmarkerna och inom den dåvarande Pajala socken fanns endast en handelsbod. — Åtskilliga sågverk och även järnbruk höllo egna handelsbodar för arbetarnas och den kringliggande bygdens räkning. Så var t. ex. fallet vid Björkfors, Törefors, Gyljen och Rödupp. Detta bidrog till att göra dessa små samhällen till centra för mer eller mindre vidsträckta områden.

Särskilt under 1800-talets sista årtionde ökade antalet handelsbodar å landsbygden mycket snabbt. Det berodde till stor del på kommunikationernas förbättrande, icke minst genom järnvägarna, som garanterade

[13] Enligt K. B:s 5-årsberättelser.

[14] Norrbottens-Posten 1863, nr 30.

[15] K. B:s 5-årsberättelse 1871—1875. Enl. uppgift av J. H. Nilsson, Övre Soppero, brändes vid samma tid tjära i Soppero.

[16] Berättelser ang. handlande och hantverkare 1850 och 1863, kommerskoll. arkiv.

en kontinuerlig tillförsel av handelsvaror. Under de fem åren 1896—1900 fördubblades sålunda antalet handlande på landsbygden.[17] Ökningen föll till mycket betydande del på lappmarkerna. För att ta ett exempel, steg under tiden 1890—1900 antalet till handel inom Arjeplogs socken berättigade personer till det fyrdubbla, från ett 10-tal till ett drygt 40-tal.[18]

I samma mån, som antalet affärer på landsbygden växte, minskade marknadernas betydelse. Redan omkring år 1860 avskaffades vissa av marknaderna i t. ex. Råneå, Överkalix och Nederluleå. Däremot bibehöll man t. v. sådana sommarmarknader, på vilka trävaror och tjära avyttrades, såsom i Råneå och Edefors.[19] — Kengis vintermarknad avskaffades visserligen formellt redan 1864, men fortlevde i själva verket till sekelskiftet och var t. o. m. av synnerlig betydelse, säkerligen den viktigaste inom hela länet.[20] Den var en förmedlande länk mellan norska Finnmarken och Norrbotten. Lapparna ditförde nämligen avsevärda kvantiteter fisk och mjöl, som de för billigt pris tillhandlat sig på Skibotnmarknaden. — I lappmarkerna voro marknaderna likaledes viktiga ungefär till sekelskiftet.

Övergången från själv- till förvärvshushållning medförde en våldsam ökning av handelns volym. För skogsbrukets del har jag redan lämnat några siffror som bevis härpå. Några ytterligare exempel må belysa denna utveckling, på vilken det dock genom bristen på statistiska uppgifter är svårt att få ett tillförlitligt mått.

Lantbruket lämnade sedan gammalt ett visst överskott av smör, som till största delen exporterades söderöver, till en mindre del också över fjällkedjan till Norge. I landshövdingeberättelsen för 1856—1860 (s. 7) uppskattas smörexporten söderöver till omkring 150 ton per år, vilken kvantitet torde ha representerat en mycket stor del av lantbrukets överskottsproduktion. Under 1930-talet uppgick enligt den officiella mejeristatistiken enbart mängden av till mejerierna införd oskummad mjölk till i medeltal omkring 20 000 ton per år. Därtill kom en betydande kvantitet mjölk, som icke passerade mejerierna på vägen till de slutliga konsumenterna. Likväl var mjölkproduktionen inom länet under 1930-talet långt ifrån tillräcklig för befolkningens behov.[21] — Urbaniseringen

[17] K. B:s 5-årsberättelse.

[18] Enligt å landskansliet i Luleå förvarat handelsregister.

[19] Norrbottens-Kuriren 1862, nr 42, Norrbottens-Posten 1864, nr 17.

[20] Norrbottens-Kuriren 1862, nr 1, 1864, nr 52, 1871, nr 52. ULMA nr 10 076.

[21] Enligt en av 1940 års norrlandsutredning verkställd undersökning (Stat. Off. Utredn. 1943: 39) uppgick bristen på mjölk och produkter därav omräknade till mjölk

har lett till uppkomsten av mycket utpräglade underskottsområden. Enligt en beräkning av Enequist (1939, s. 34) skulle omkring år 1936 den årliga konsumtionen av mjölk och grädde enbart inom Luleå och Boden uppgå till omkring 5 000 ton, av smör till bortåt 200 ton.

Vid mitten av 1800-talet var Norrbottens län i det närmaste självförsörjande med säd. Under 3-årsperioden 1856—1858 infördes blott 14 000 tunnor spannmål och 1 650 ton mjöl i medeltal per år, trots att det första av åren var ett svårt missväxtår.[22] Mot slutet av 1800-talet ökade spannmåls- och mjölimporten starkt, dels därför att kornbrödet i allt större utsträckning ersattes av rågbröd, och dels därför, att man allt mer började utfodra boskapen med havre.[23] Bristen enbart på brödsäd inom Norrbottens län har uppskattats till inemot 20 000 ton per år under 1930-talet.[24] Beträffande tillförseln av havre för utfodring kan nämnas att det under ett år på 1930-talet infördes omkring 500 ton till Arvidsjaurs socken och drygt 600 ton till Råne socken.[25] — Exemplen på handelns volymökning skulle kunna mångfaldigas, men de anförda få vara nog.

# Vägarna.

## Vägnätets utveckling.

### Metodisk diskussion.

Ur geografisk synpunkt hade det utan tvivel varit lyckligast, om vägnätets utveckling hade kunnat belysas med diskussion av, kartor över och längduppgifter för varje särskild grupp av vägar av viss framkomlighet: bättre körvägar, sämre körvägar, släpvägar etc. En undersökning av vägnätets utveckling under perioden 1850—1940 skulle då få sin tyngdpunkt i framställningen av de bättre körvägarna, de som i dagligt tal (oegentligt) benämnas landsvägar. Det är ju den starka ökningen av dessa, som mer än något annat karakteriserar vägväsendet under perioden.

Det skulle emellertid stöta på nära nog oöverstigliga svårigheter att

(1 kg. smör = 24 kg. mjölk, 1 kg. ost = 11 kg. mjölk), till i runt tal 20 000 ton. Siffran är hämtad ur diagram å s. 94 f. och har karaktär av grovt överslag. Den baserar sig på uppgifter från 1930-talets slut.

[22] Widmark 1860, s. 11.

[23] K. B:s 5-årsberättelse 1896—1900, s. 11.

[24] Stat. Off. Utredn. 1943: 39, diagram å s. 94 f.

[25] Skogsbygdens arbets- och levnadsvillkor, del I, s. 171 ff.

ge en fullständig siffermässig eller kartografisk framställning av de bättre körvägarna (likaväl som av andra vägtyper). Det finnes nämligen ingen statistik, som upptar dem alla, och kartmaterialet är otillräckligt och dessutom ofta icke helt att lita på. En undersökning av ifrågavarande vägkategori måste därför till väsentlig del komma att grundas på uppgifter, som lämnats av ortsbefolkningen. Det säger sig självt, att insamlande av sådana från ett helt län och från ett stort antal olika tidpunkter, är nära nog outförbart.

Framställningens tyngdpunkt har jag då istället förlagt till redogörelsen för det *allmänna vägnätets* utveckling, om vilket det varit lättare att få uppgifter. Med *allmän väg* avses i 1891 års och yngre väglagstiftning väg, som för den allmänna samfärdseln genom offentlig myndighets beslut är befunnen nödig och nyttig, ävensom (i senare tid) s. k. ödebygdsväg utan motsvarande betydelse. Allmänegenskapen tillkommer endast körvägar, däremot icke släpvägar, ridvägar, vintervägar o. s. v.[1] Kostnaderna för allmän vägs byggande och underhåll bestridas av vägsamfälligheterna (socken, stad eller större enhet) med eller utan bistånd från staten. — Före tillkomsten av 1891 års väglag var innebörden av begreppet allmän väg icke fullt klar, vilket bl. a. visar sig i den äldre vägstatistiken, publicerad i K. B:s 5-årsberättelser. De allmänna vägarna indelas där på vanligt sätt i tre kategorier, nämligen lands-, härads- och sockenvägar. Av dessa äro lands- och häradsvägarna allmänna vägar även enligt modern terminologi. Med sockenvägar avsågos enligt en uppgift i K. B:s 5-årsberättelse för 1876—1880 (s. 4) andra vägar, för vilkas byggande statsbidrag åtnjutits eller vilka gingo till bruk eller genom bygder. Av berättelsens förteckning över längden av de allmänna vägarna framgår, att som sockenvägar även räknades vintervägar, gångvägar och båtleder, alltså vägtyper som enligt modernt betraktelsesätt icke äro allmänna. (En jämförelse mellan de olika 5-årsberättelserna ger f. ö. vid handen, att uppfattningen om vad som lämpligen borde föras till kategorien sockenvägar starkt varierat.) Av de som sockenvägar betecknade körvägarna underhöllos, så vitt jag kunnat finna, ingen av någon större samfällighet (socken, stad eller ännu större enhet). Härav följer, att ingen av sockenvägarna är allmän enligt detta ords moderna innebörd. — I den följande framställningen kommer jag att använda begreppet allmän väg på samma sätt, som det användes i väglagstiftning fr. o. m. år 1891.

De allmänna vägarna ha varit föremål för ett regelbundet årligt un-

[1] Stat. Off. Utredn. 1923: 13, s. 32.

derhåll, som kontrollerats genom offentliga myndigheters försorg. Mera i undantagsfall — några viktigare sådana skola strax redovisas — har ett lika gott underhåll kommit andra vägar till del. År 1912 företogs av kronofogdarna en undersökning av underhållskostnaderna för de enskilda, d. v. s. icke-allmänna vägarna[2], vilken belyser skillnaden mellan de allmänna och de enskilda vägarna. Det skall tillfogas, att med väg i undersökningen säkerligen avses körväg. Enligt denna uppgick i medeltal för Norrbottens län den årliga underhållskostnaden per km. enskild väg till 42 kr. Kostnaderna för 1 km. allmän väg voro samma år i medeltal 260 kr. I det väghållningsdistrikt, där kostnaderna för de allmänna vägarna voro lägst, utgjorde de 150 kr. per km.[3] Dessa siffror besitta ingen högre grad av exakthet, eftersom de delvis äro baserade på rena uppskattningar. Skillnaden mellan underhållskostnaden för de allmänna och enskilda vägarna är dock alltför stor för att kunna förklaras härmed. Skillnaden kan icke heller i någon högre grad bero på att trafiken skulle ha förorsakat värre skador på de allmänna än på de enskilda vägarna. Säkerligen torde den till största delen ha berott på olika standard hos de båda vägkategorierna. — Denna skillnad i byggnadsstandard kvarstår alltjämt i stor utsträckning. Det blir därför även ur geografisk synpunkt motiverat att särskilja de båda typerna.

Utvecklingen av det allmänna vägnätet illustreras dels med ett diagram, där kurvan visar längden av de allmänna vägarna vid olika tidpunkter (fig. 49), dels med en kartserie, som visar det allmänna vägnätets utseende vart tionde år under perioden 1860—1940 (Pl. VII och VIII). Både diagram och kartor uppta ett antal enskilda vägar, som i administrativt eller byggnadstekniskt hänseende stodo de allmänna vägarna nära. Jag skall lämna en redogörelse för vilka de äro.

Före år 1891 lämnades i ett flertal fall stora statsbidrag till enskilda vägar. Vägarbetena övervakades av personal från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som kontrollerade att de utfördes väl. Underhållet av dessa vägar övertogs efter färdigställandet av enskilda personer. Samtliga vägar övergingo emellertid efter relativt kort tid till allmänt underhåll, som ett par exempel skall belysa. Vid 1840—41 års riksdag beviljades statsanslag till en väg från Töre till Överkalix. Den var färdig 1852, men först år 1856 indömdes den av K. B. till allmänt under-

[2] Publicerad i Förslag till lag om allmänna vägar på landet, 1916, del 2, s. 36.

[3] Uppgifterna rörande kostnaderna för de allmänna vägarna äro hämtade ur »Allmänna väghållningsbesväret på landet» 1912. I siffrorna ingå givetvis statens kostnader för vägunderhållet.

håll.[4] Den med statsanslag byggda vägen Gäddvik—Råbäcken på södra sidan av Luleälven färdigställdes 1880, men förklarades först 1884 som allmän.[5] — Såväl i diagram och kartor som i textframställningen har jag behandlat dessa vägar som allmänna redan från färdigställandet.

Som allmän väg har jag vidare behandlat den s. k. militärvägen å sträckan Boden—Lappträsk. Den blev fullt färdig 1912[6] men underhölls ända till 1934 genom kommendantens i Boden försorg.[7] (Övriga delar av militärvägen underhöllos från början av väghållningsdistrikten.)

På kartorna, som visa vägnätets utveckling, har jag lagt ut ytterligare några viktigare enskilda vägar (de ingå däremot ej i diagrammet över längden av de allmänna vägarna och behandlas i textframställningen som enskilda). På kartorna över 1880- och 90-talens vägnät har jag markerat vägen från kustlandsvägen norr om Kalix till Björkfors. Den bröts i början av 1870-talet av ägaren till Björkfors.[8] Redan från början hade den god standard. Den förklarades som allmän väg några år in på 1890-talet.[9] — Särskilt under 1920- och 30-talen ha av de olika reviren — i liten omfattning även av skogsbolag och sockenallmänningar — byggts åtskilliga bilvägar med en standard som enklare typer av allmänna vägar. Dessa vägar, som ofta rätt och slätt kallas revirvägar, behandlar jag i ett särskilt avsnitt. På kartserien har jag emellertid lagt ut några viktigare bland dem, nämligen

på kartan över 1920 års vägnät: Moskosel—Suddesjaur (Arvidsjaurs socken)

på kartan över 1930 års vägnät: Arvidsjaure—Östansjö (Arvidsjaurs socken)
Moskosel—Ljusselet (Arvidsjaurs socken)
Varjisträsk—Ottostorp (Jokkmokks socken)

på kartan över 1940 års vägnät: Vuoddas—Grundträsk (Råne socken)
Västiträsk—Ytterholmen (Råne socken)

---

[4] Landskansliets utslag nr 1062 a, år 1853, samt 573 år 1856.

[5] Allmänna arbeten 1880 samt landskansliets utslag nr 616½, år 1884.

[6] Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen af statsbanan Morjärv—Lappträsk och landsvägen Boden—Morjärv—Lappträsk, 1913, s. 114 f.

[7] Landskansliets utslag nr 1365 år 1933.

[8] Hushållningssällskapets handlingar 1871—1872, s. 58.

[9] Nederkalix sn, nr 581 jämförd med nr 387, NLA.

Av dessa revirvägar ha de 4 förstnämnda — i likhet med åtskilliga andra — senare övergått till allmänt underhåll.

Beträffande kartserien vill jag i sammanhang härmed framhålla, att det av tekniska skäl icke varit möjligt att lägga ut vägar med mindre längd än omkring 5 km.

De sifferuppgifter, som legat till grund för diagrammet fig. 49 ha hämtats ur K. B:s 5-årsberättelser samt för tiden efter 1905 ur »Allmänna väghållningsbesväret på landet. Statistisk tabell». Siffrorna ha kompletterats på sätt, som redan angivits.

Kartorna å Pl. VII och VIII visa vägnätet vid utgången av resp. år; 1940 års karta återger dock vägnätet i oktober 1940. — Nyanlagda allmänna vägar upptas fr. o. m. det år, då de vid avsyning förklarats godkända och i följd därav kunnat intagas till allmänt underhåll. Det skall emellertid påpekas, att vägarnas godkännande kan ha inträffat en tid, sällan dock mer än något år, efter det de öppnats för trafik. Någon enstaka mindre brist hos vägen utan större betydelse för trafiken kan ha fördröjt godkännandet. Tidpunkterna för vägarnas öppnande för trafik äro emellertid i många fall icke kända och kunna därför icke ligga till grund för kartframställningen. — Enskilda vägar, som övergått till allmänna, ha med redan anförda undantag medtagits från och med året för övertagandet.

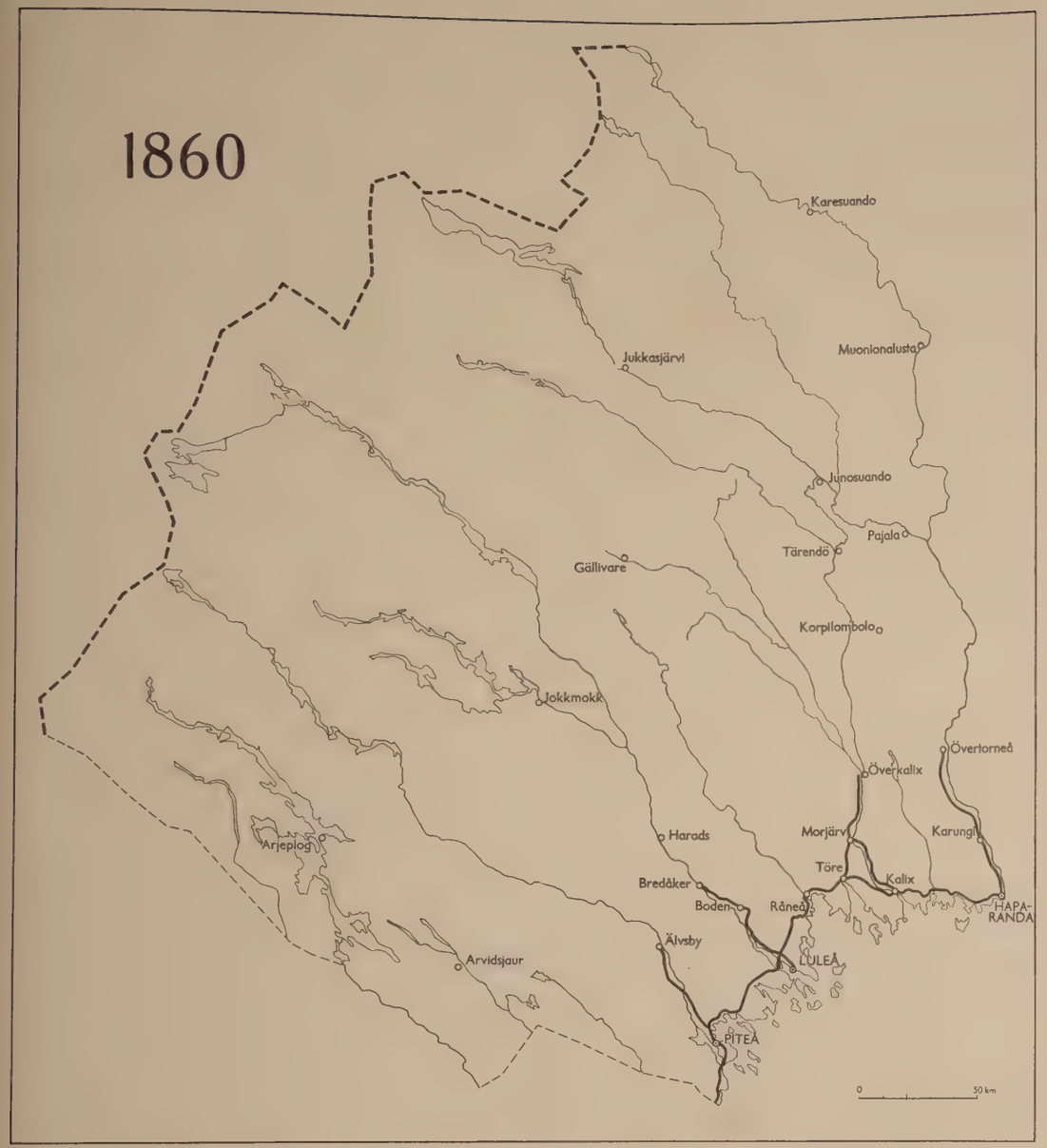
Huvudkällan för kartserien har utgjorts av uppgifter om åren för nybyggda vägars godkännande i K. B:s 5-årsberättelser, Allmänna arbeten samt sistnämnda series fortsättning Allmänna väg- och vattenbyggnader. Över allmänna vägar, som byggts i arbetslöshetskommissionens regi, finnas register å arbetsmarknadskommissionen i Stockholm, vilka ha genomgåtts. De nu angivna källorna äro dock långtifrån tillräckliga, främst därför att de icke lämna någon upplysning om vägar, som övergått från enskilda till allmänna. Vägdelningshandlingar (förvarade å lantmäterikontoret i Luleå) kunna till stor del utfylla dessa brister för äldre tid. Men för senare tid och även för att få exakta dateringar för äldre tid har det varit nödvändigt att genomgå landskansliets synnerligen omfattande serie utslag och resolutioner. Länsstyrelsen har ju varit den instans, som haft att avgöra om en väg skulle bli allmän.[10] Slutligen har, huvudsakligen för vägar, som tillkommit under 1930-talet samt 1940, uppgifter om år för godkännande inhämtats på vägdirektörskontoret i Luleå och hos de olika vägstyrelserna; fr. o. m. 1933 saknas nämligen detaljerade uppgifter härom i serien Allmänna väg- och vattenbyggnader.[11]

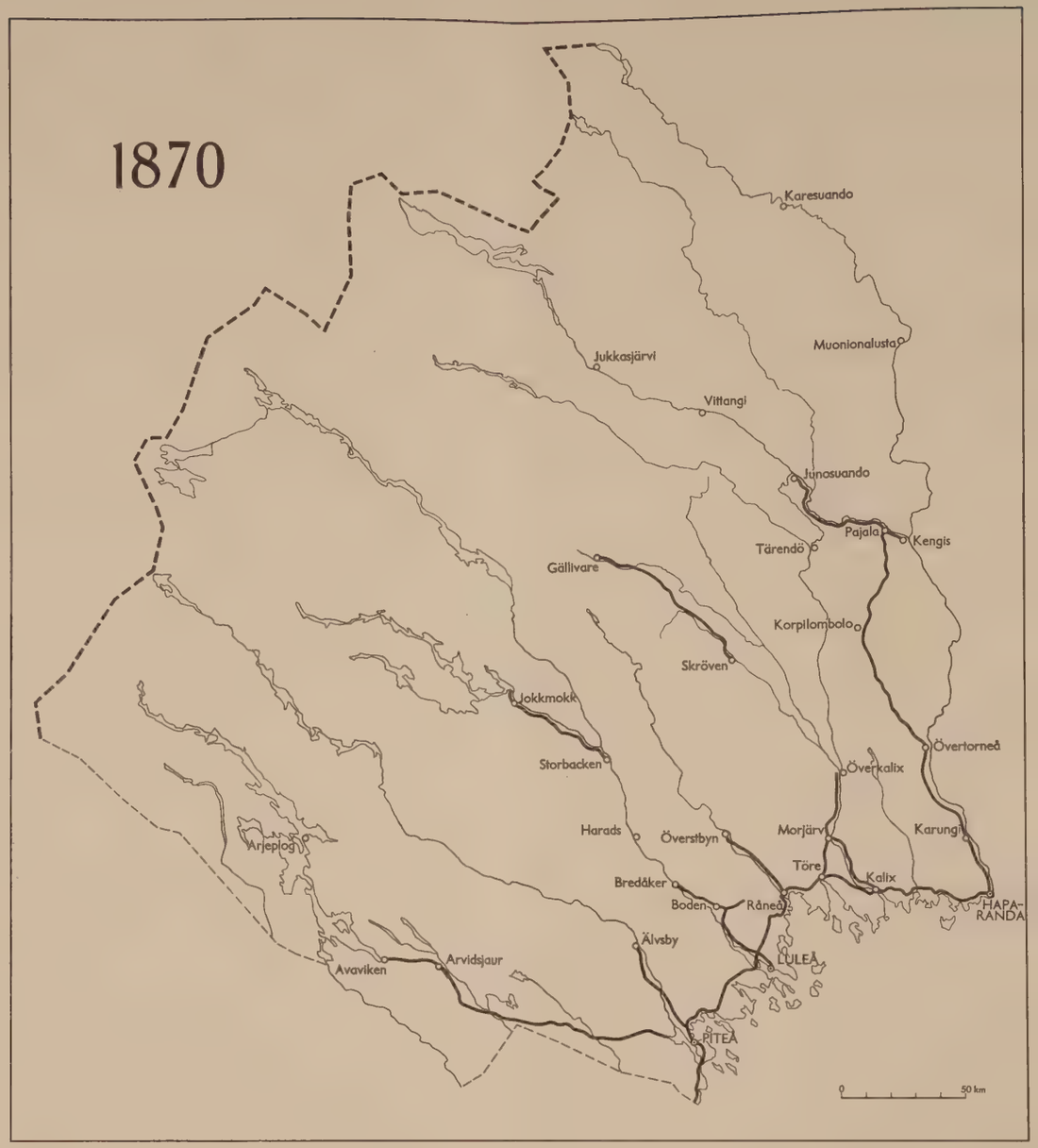
[10] Däremot har serien landskansliets utslag icke varit användbar vid dateringen av nyanlagda vägar (med undantag för ödebygdsvägarna), eftersom utslagen kommit före arbetenas igångsättande. — I något enstaka fall har en enskild väg övergått till allmän utan att länsstyrelsens utslag härom avgivits. Det gäller f. d. revirvägen Moskosel—Ljusträsk—trakten av Nattberg (enl. uppg. av jägm. A. Cavallin, Älvsbyn).

[11] Man hade möjligen kunnat tänka sig att göra upp en serie kartor över vägnätets utseende vid olika tidpunkter blott med ledning av de ekonomiska och topografiska kartverken. Detta stöter emellertid på oöverkomliga svårigheter redan av den anledningen, att kartorna icke äro samtidiga för hela länet. Det händer f. ö. icke så sällan, att de topografiska kartorna upptaga vägar, som icke voro färdiga vid tiden för kartornas utgivande (se nedan).

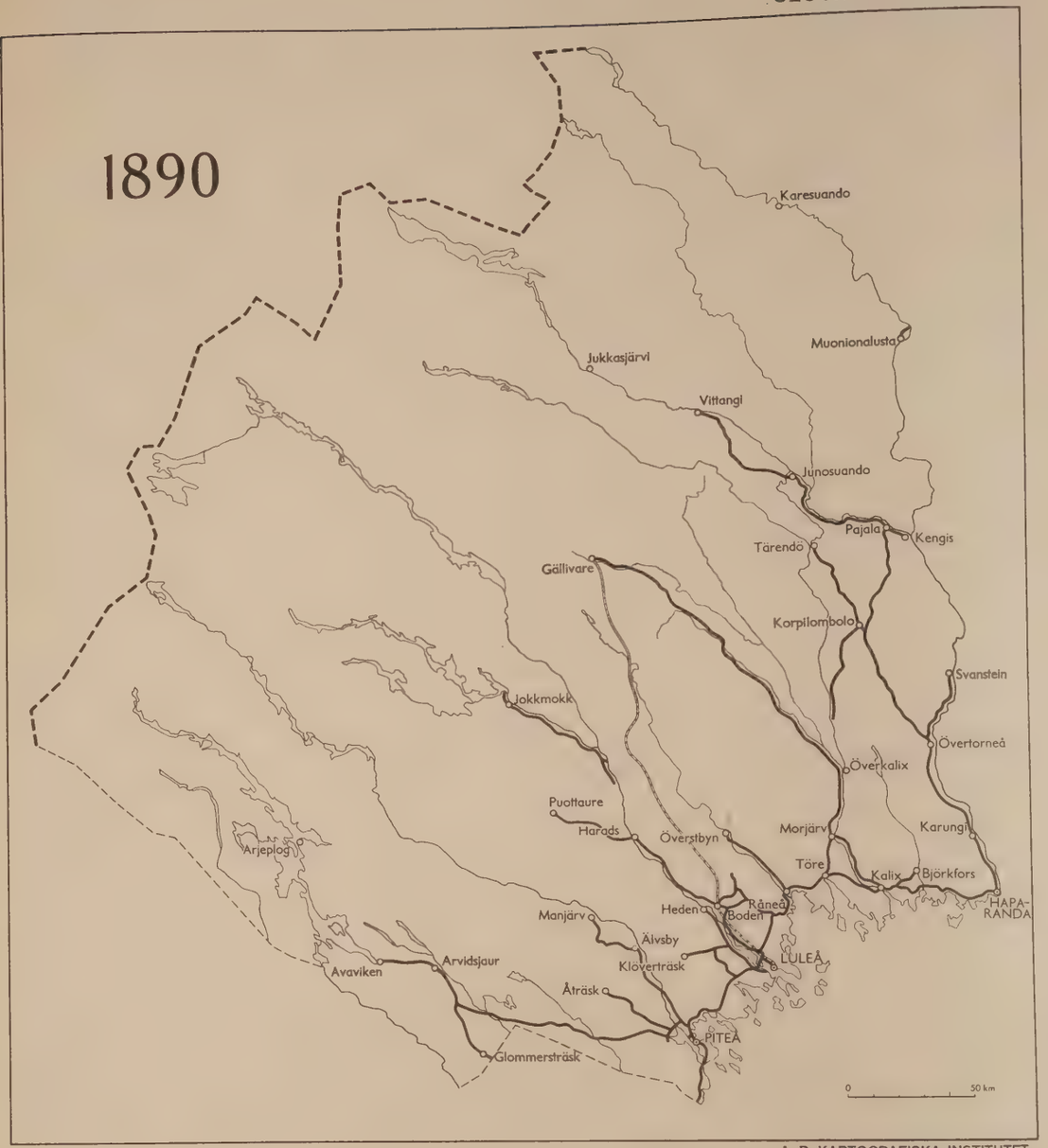
Av vägnätets utveckling inom ett mindre område, nedre Luledalen, har Enequist givit en kartografisk framställning (1937, s. 428), som tydligen grundar sig på olika

PL. VII




ALLMÄNNA VÄGAR INOM NO




A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB. STOCKHOLM 1945

RRBOTTENS LÄN 1860—1890

## Tiden 1850—1890.

### De allmänna vägarna.

I och med att folkmängden tillväxte och näringslivet differentierades med ett ökat varuutbyte som följd, undergick vägbehovet en ständig ökning. Så länge inte bara underhållet utan även byggandet av vägarna skulle bekostas uteslutande av den i mantal satta jorden, stötte det ofta på stora svårigheter att få ägarna till denna att satsa de högst betydande kapital, som krävdes för anläggande av nya vägar. Mången gång torde resurserna alldeles ha saknats. Det synes ha varit orsaken till att Överkalix inte förrän vid 1800-talets mitt fick sin första landsvägsförbindelse med kusten. Det kan icke råda något tvivel om att en väg till socknen var i mycket hög grad behövlig och det även efter 1820-talets strömrensning, som ju inte utföll till alltför stor belåtenhet. Redan under 1800-talets första år hade planer på väg från Överkalix till lämplig hamn vid kusten ingående ventilerats[1] men utan resultat. På 1820-talet företogos på överkalixbornas förslag undersökningar över möjligheterna för och lämplig sträckning av en sådan väg, och genom utslag 1825 ålade landshövdingeämbetet över- och nederkalixborna att var inom sin socken bryta den.[2] På grund av de höga kostnaderna, som voro för-

kartverk (Raabs militärkarta, ekonomiska och topografiska kartor). Hon har icke skilt på allmänna och enskilda vägar eller på bättre och sämre körvägar, vilket torde bero på källmaterialets beskaffenhet. Principiellt felaktigt måste det emellertid sägas vara, att för tiden före 1890 taga med åtskilliga enskilda vägar av mycket primitiv beskaffenhet (kärrvägar, t. ex. vägen Rutvik—Björsbyn—Bensbyn), medan efter 1890 blott allmänna vägar utlagts.

Enequists karta företer även i övrigt en del avvikelser från min kartserie.

a) Kustlandsvägen mellan Antnäs och Gäddvik omlades under 1880-talet (den nya vägen var färdig 1886. Allmänna arbeten 1886), ej före 1870, som Enequists karta ger vid handen. Omläggningen skedde tvärtemot vad Enequists karta visar.

b) Den som allmän år 1861 förklarade vägen mellan Gäddvik och Notviken (Landskansliets utslag nr 733) finnes icke upptagen å Enequists karta.

c) Vägen Boden—Bredåker omlades under 1920-talet, så att den kom att gå nära intill Luleälven. Denna nya väg finnes icke utsatt på Enequists karta (möjligen av utrymmesskäl).

d) Den sista delen av vägen mellan N. Bredåker och Jokkmokks sockenrå blev icke färdig förrän 1897 (Allmänna arbeten 1897), ej före 1890, som Enequists karta visar. Felet torde bero på att generalstabsbladet 29 Harads från år 1892 (uppmätt 1888—1890) upptar vägen i sin helhet.

e) Den allmänna vägen Rödberget—Mockträsk, färdig 1923 (Allmänna väg- och vattenbyggnader 1923) finnes icke utsatt på Enequists karta.

[1] Inlagor till landshövdingen i Västerbottens län, Hermelinsaml. vol. 4, RA.

[2] Landskansliets utslag nr 474 år 1825.

enade med vägbrytningen, ångrade emellertid överkalixborna sitt initiativ och överklagade K. B:s beslut hos kammarkollegiet, som fritog dem från åliggandet.[3] Det bör tillfogas, att Kalixsocknarna voro mer än andra i länet betungade av vägunderhåll. Vid 1840-talets början hade varje helt mantal där 820 m. att underhålla. Inom Tornesocknarna föll på varje mantal 810 m., inom Pitesocknarna 630 m., inom Råne socken 510 m. och inom Lulesocknarna slutligen blott 420 m.[4]

Vid 1840—1841 års riksdag riktades från ett flertal håll framställningar om statsanslag till anläggande av landsvägar. I anledning därav beviljades för fyra år framåt ett icke särdeles stort anslag å riksstaten för byggande av nya vägar samt omläggning av backiga och i dåligt stånd varande vägar. Detta statliga anslag till vägväsendet blev snart en fast institution och med tiden allt större.

Den första väg inom Norrbottens län, som kom i åtnjutande av statsanslag, var just den från kusten till Överkalix. Vid 1840—1841 års riksdag anslogs nämligen 7 000 rdr banko till en väg från Töre till lugnvattenytan ovanför Räktforsen. Norr om sistnämnda punkt ansågs landsväg obehövlig på grund av vattenvägens goda beskaffenhet.[5] Det definitiva vägförslaget upptog emellertid landsväg ända fram till Överkalix. Kostnaderna för vägen beräknades till 10 700 rdr banko[6], varigenom statsanslaget kom att täcka $^2/_3$ av de beräknade kostnaderna. — Under 1840-talet beviljades vidare tvenne anslag till omläggningar av vägar inom Tornedalen, i det ena fallet täckande hela de beräknade kostnaderna, i det andra $^2/_3$ därav.[7] Även i fortsättningen kunde statsanslagens andel av de beräknade kostnaderna variera, men utgjorde ofta omkring $^2/_3$ av dessa, vilket från mitten av 1870-talet blev regel.

Kraven från Norrbottens län på statsanslag tillgodosågos under de första årtiondena icke särskilt väl: under tiden 1841—1860 erhöll länet blott 4.8 % av rikssumman av till vägbyggnader beviljade medel. Länets befolkning var dock icke fullt 2 % av hela rikets, men ytan upptog icke mindre än 24 %, vartill kom, att utgångsläget med avseende på kommunikationer förmodligen var sämre för Norrbottens län än för något annat län. I fortsättningen ökade dock statsanslagen till länet även relativt sett kraftigt. Under 50-årsperioden 1841—1890 hade Norrbottens

---

[3] Statsutskottets utlåtande till 1840—1841 års riksdag nr 435, litt. C, s. 56 f.

[4] K. B:s 5-årsberättelse 1842—1846, s. 26. — Häradsvägarna ha omräknats till landsvägar om 10 alnars bredd. Ingen hänsyn har tagits till vägarnas svårighetsgrad.

[5] Borgarståndets protokoll V, s. 1135. Rikets ständers skrivelse nr 405.

[6] Modig 1850, s. 28.

[7] Modig 1850, s. 51.

län erhållit hela 10.3 % av till vägbyggnader beviljade statsmedel.[8] Under samma tid hade länets folkmängd hunnit öka till 2.2 % av hela rikets.

Statsanslag lämnades blott till vägar av särskild vikt, oavsett om deras underhåll skulle bestridas av en större vägsamfällighet eller enskilt. Som jag tidigare nämnt, övergingo emellertid alla med statsanslag byggda vägar inom relativt kort tid, högst ett årtionde till allmänt un-

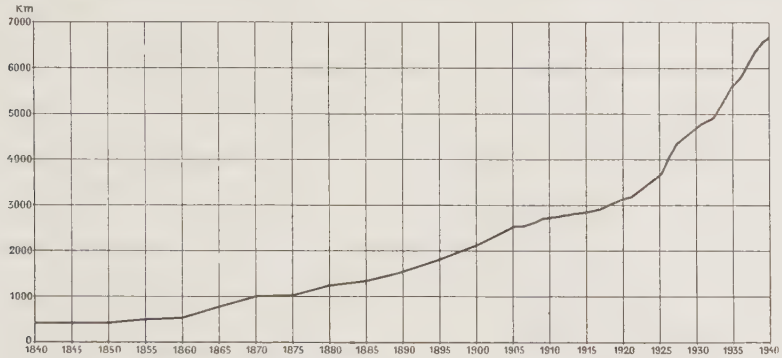



*Fig. 49. Längden av de allmänna vägarna inom Norrbottens län 1840—1940.*

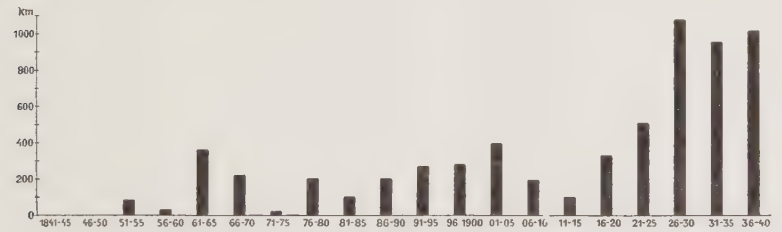



*Fig. 50. Tillväxten av det allmänna vägnätet under 5-årsperioder 1841—1940.*

derhåll. — Eftersom knappast några större vägföretag igångsattes utan att statsanslag beviljats därtill, bestämdes takten i vägnätets utbyggande till mycket stor del av i vad mån sådana anslag kunde erhållas.

Kurvan över längden av de allmänna vägarna började, efter att under ett par årtionden ha förlöpt horisontellt, under 1850-talet sakta att skjuta i höjden. Då blevo nämligen de första med statsanslag byggda vägarna färdiga.[9]

[8] Uppgifter härom i Modig 1859 samt Allmänna arbeten 1890.

[9] I någon mån motverkades kurvans stigning under 1850-talets förra hälft av att kustlandsvägen omlades mellan Råbyn och Töre med en avsevärd vägförkortning som följd.

Av de stora älvdalarnas överbygder hade Övertorneå fått landsväg redan på 1700-talet, Älvsby- och Bodenområdena på 1820-talet. Överkalix fick däremot på redan anförda grunder väg först på 1850-talet. Tre alternativ funnos för den nya vägens sträckning. Den skulle nämligen kunna utgå från Vitån, Töre eller Kalix. Töreförslaget segrade, varigenom vägbyggarens, ägaren till Gyljens masugn, krav på närbelägen hamn kunde tillgodoses. Blott några år senare byggdes emellertid från Morjärv en grenväg från förstnämnda väg till Kalix, som var Kalixbygdens viktigaste centrum. — Under 1850-talet förlängdes vidare vägen i Lule älvdal från Boden till Bredåker.

Under 1860-talet visade väglängdskurvan sin dittills kraftigaste ökning, och på 10 år fördubblades i det närmaste längden av de allmänna vägarna. För nästan hela denna ökning svarade vägarna in mot lappmarkerna. — Sommarvägarna dit voro tidigare miserabla och medgåvo knappast frakt av gods. Följden var, att under missväxtår svält regelbundet uppstod i lappmarkssocknarna — f. ö. även i avlägsna delar av kustlandet — på grund av svårigheterna att forsla fram livsmedel. Upplysande är ett sockenstämmoprotokoll från Arvidsjaur 1852, av vilket ett utdrag må citeras: »Till församlingen hemställdes, huruvida den ansåg behövligt och därför önskade landsväg bleve bruten ifrån nedre landet till Arvidsjaurs kyrka, och yttrades allmänt den åsikt, att det icke blott vore behövligt, utan fastmer högst nödvändigt och av oberäknelig nytta för socknen, att väg bleve uppbruten; till stöd för vilken åsikt anfördes, att emedan socknen aldrig erhåller så mycken spannmål, som behovet påkallar, varför oftast nödvändigt är att vintertiden från nedre landet upphämta dels till utsäde, dels till föda så stort förråd, som erfordras intill kommande höst, då man hoppas, att av den skörd, som erhålles av eget utsäde kunna livnära sig till dess vinterföret åter inträffar. Detta är för de mera bemedlade, ehuru ofta förenat med förlust, verkställbart, men för den fattige alltid tvärt omöjligt, och då missväxt inträffar, uppstår ett högst olyckligt och beklagansvärt tillstånd, bestående däruti, att många, synnerligast bland de mindre bemedlade, som under föregående vinter dels av brist på tillräckliga medel, dels emedan spannmålen då var särdeles dyr icke förskaffade sig mera än vad de ansågo nätt och jämt skola åtgå till skördetiden. Men då höstetiden inträffar, emedan i följd av missväxt de mera bemedlade icke hava så stora förlager, att de därmed kunna bispringa sina nödlidande grannar, befinna sig de fattigare i den svåra belägenhet, att de icke veta, hur de skola taga sitt livsuppehälle, intill dess de på vinterföret kunna komma ut.

Dessutom har ock erfarenheten visat, att spannmålen alltid varit högst i priset just å de tider, som det för sockenborna varit möjligt att förskaffa sig den.»[11]

Nu inträffade under 1850- och 1860-talen ett flertal missväxtår (särskilt 1856, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866 och 1867) inom Norrbottens län, och för lappmarksbefolkningen blev läget härigenom ytterst prekärt.[12] Frågan om byggande av landsvägar in mot lappmarkerna aktualiserades därför starkt och bragtes i flera fall också till sin lösning. Ett bidragande skäl till att man satte i gång stora vägbyggen, var att arbetsförtjänst därigenom kunde beredas den nödlidande befolkningen.[13] Däremot synes det expanderande skogsbruket blott haft liten del i den avsevärda utvidgningen av länets landsvägsnät under 1860-talet, vilket förhållande är värt att beakta.

Vid utbyggandet av de första vägarna till lappmarkerna var beroendet av tidigare färdleder dit starkt. Innan jag något närmare diskuterar de olika vägarnas sträckning, är det anledning peka på ett för dem gemensamt, karakteristiskt drag. De utbyggdes till att börja med icke i sin helhet som landsvägar, utan, där lugnvattenytor förekommo i färdriktningen, utnyttjades dessa. Detta förhållande framgår vackert av kartan över landsvägsnätet år 1870. Vägen till Pite lappmark utgick från Roknäs by, belägen vid en västlig vik av Svensbyfjärden, och någon landsvägsförbindelse med kustlandsvägen eller Piteå fanns icke i början. Vägen slutade vid Avaviken, varifrån det var sjöväg till Arjeplog. Vägen mellan Luleå och Jokkmokk utgjordes ännu på 1870-talet av båtväg å sträckan Bredåker—Storbacken. Vägen från Överkalix till Gällivare var vattenväg till Skröven. Strax norr därom blev Skrövån ofarbar.

Landsvägen till Pite lappmark föregicks av en långvarig diskussion om den lämpligaste sträckningen. Befolkningen inom Arvidsjaurs socken uttalade sig i början för den åsikten, att vägen borde utgå från Jörn i

---

[11] Sockenstämmoprotokoll av den 24 dec. 1852, § 3 (i avskrift hos hr Sven Karlsson, Glommersträsk).

[12] K. B:s 5-årsberättelser. — Vilka mödor man måste underkasta sig för att undvika den värsta svälten, visar en tidningsnotis från år 1867 (Norrbottens-Kuriren, nr 40). I Karesuando hade till följd av missväxten svår nöd uppstått. Ett antal personer gjorde då den under sommaren mödosamma resan över Kilpisjärvi till Lyngen och köpte mjöl där, som därefter hemfraktades. Resan tog säkerligen minst en vecka fram och tillbaka, varför det blev ett ganska dyrt mjöl. — Å andra sidan undgingo Pajalaborna, som fått vägförbindelse till kusten i början av 1860-talet svårare sviter av de sista missväxtåren (Norrbottens-Posten 1863, nr 18. Handl. till landskansliets utslag nr 1426 år 1865).

[13] Se t. ex. Modig 1865, s. 61 f.

Västerbottens län: mot Skelleftehållet gingo nämligen sedan gammalt de flesta resorna sommartid.[14] Denna uppfattning vidhölls av befolkningen i den södra delen av socknen, genom vilken del vägen då skulle komma att läggas.[15] Landshövdingeämbetet i Norrbottens län var intresserat av att Arvidsjaurs socken knöts närmare till det egna länet och yrkade först på att den skulle utgå från Älvsbyn, dit ju landsväg fanns tidigare. Häremot invändes, att vägen då skulle gå genom en mycket glest bebodd del av Arvidsjaurs socken och dessutom tvärs över terrängens ledlinjer, markerade av älvar, stora sjöar och myrar.[16] Man enade sig slutligen om en sträckning, som i viss mån bar kompromissens prägel. Vägen drogs nämligen från Piteå (Roknäs) via Abborrträsk till Arvidsjaur, varigenom den dels anknöt Pite lappmark till det egna länet, dels tangerade Arvidsjaurs sydöstra folkrika del.

Sträckningen av vägen till Jokkmokk var mera given. Luledalen hade alltid dirigerat trafiken upp mot lappmarksgränsen. Från senare delen av 1600-talet hade den viktigaste sommar- och intervägen gått på södra sidan av Lilla Lule älv. Det fanns inga skäl att frångå denna sträckning, i all synnerhet som åtskillig livskraftig bebyggelse då skulle komma att passeras.

Däremot voro flera olika alternativ tänkbara för en landsväg till Gällivare. Den äldsta färdleden dit gick från Rånedalen, men under 1700-talets senare hälft och 1800-talets första år hade vägar börjat begagnas såväl från Kalix- som från Luledalen. Den terräng, genom vilken en eventuell väg från Lule- eller Rånedalen måste dras, ägde några av Norrbottens största myrar. För intervägarna hade dessa inte utgjort något egentligt hinder, snarare tvärtom; däremot skulle de högst avsevärt ha försvårat ett landsvägsbygge. Bebyggelsen i dessa trakter var gles med blott en enda större by, Nattavaara.[17] I den sydöstra delen av Gällivare socken, genom vilken del en väg från Kalixdalen skulle komma att gå, funnos däremot ett flertal ganska stora byar.[18] Vidare såg det ut som om kommunikationsbehovet från Gällivare mot Luledalen skulle komma att tillgodoses på annat sätt än genom landsväg. Vid början av 1860-talet kunde nämligen kanaliseringen av Luleälven upp till Stor-

[14] Sockenstämmoprotokoll av den 24 dec. 1852 (i avskrift hos S. Karlsson, Glommersträsk).

[15] Sockenstämmoprotokoll av den 17 juli 1859.

[16] Sockenstämmoprotokoll av den 24 dec. 1853.

[17] Den hade 1868 106 inv. enligt den första fullständiga mantalslängden (KA).

[18] Där lågo bl. a. Skröven med 56, Hakkas med 109, Sammakko med 64, Ullatti med 152 och Dokkas med 45 inv., allt år 1868.

backen igångsättas (från sistnämnda plats avsåg man att senare bygga en järnväg till Gällivare). Som bekant avbröts emellertid hela företaget på ett tidigt skede.[19] Det hann dock påverka debatten till förmån för en landsväg från Överkalix till Gällivare. — Sedan man enat sig om Överkalix som utgångspunkt, uppstod emellertid diskussion om hur den skulle dras mellan de båda kyrkplatserna. Tvenne alternativ hade framkommit: antingen Överkalix—Övre Lansjärv—Torasjärvi—Yrttivaara—Sammakko —Dokkas—Gällivare eller Överkalix—Övre Lansjärv—Skröven—Hakkas —Leipojärvi—Gällivare. Man stannade för det senare, bl. a. därför att vattenväg då skulle kunna begagnas nästan hela sträckan Överkalix—Skröven.[20]

Vägen till Pajala tävlade i längd med lappmarksvägarna och var jämngammal med de första bland dem. Även i detta fall förekom åtskillig diskussion om den lämpligaste sträckningen. Bebyggelsen längs Torneälven var äldre än i den s. k. Soukolatrakten, där dock folkökningen under 1800-talets förra hälft varit stark. En väg genom sistnämnda område skulle, som en undersökning vid 1850-talets början visat, bli några km. kortare och, vad viktigare var, omkring $^1/_6$ billigare än en väg längs Torneälven.[21] Den senare skulle nämligen kräva åtskilliga, tämligen stora broar. Valet föll därför på Soukolavägen. — De omedelbara förmånerna av vägen blevo klart tydliga under 1860-talets missväxtår[22] och förmådde pajalaborna att blott få år senare fortsätta den till Junosuando.

Av övriga under 1860-talet tillkomna landsvägar återstår blott att omnämna ett par vägar i Råne- och Luledalarna. — Sedan länge hade man diskuterat en väg uppför Råneälven till Överstbyn. Statsanslag till vägen lämnades dock först 1867. Den omedelbara orsaken var, att man ville skapa biförtjänster åt en av missväxt hårt drabbad befolkning.[23] — Sedan kyrka byggts i Boden hade ett flertal byar inom den östra delen av Överlule socken fått ett starkt behov av väg dit. Redan 1832 hade skatamarks-, broby- och vibbyborna ehuru förgäves anhållit om hjälp från de övriga sockenborna med en väg mot den nya kyrkan.[24] På grund av den oländiga terräng, genom vilken vägen skulle komma att gå, hade

[19] K. B:s 5-årsberättelser.

[20] Oordnade handlingar i länsstyrelsens arkiv: karta av år 1857 över väganläggning mellan Överkalix och Gällivare kyrkor. — Landskansliets utslag nr 1054 år 1860.

[21] Landskansliets utslag nr 1204 år 1853.

[22] Landskansliets utslag nr 1426 år 1865.

[23] Prop. nr 12 till 1867 års riksdag. Riksdagens underd. skrivelse nr 5.

[24] Överlule sockenstämmoprotokoll 10 juni 1832, Överlule kyrkoarkiv.

byarna icke tillräckliga resurser för att själva bekosta den. Först sedan statsanslag erhållits, kunde vägen komma till stånd.

Vid 1860-talets slut förelåg redan en stomme för det blivande landsvägsnätet genom tillkomsten av de tre första lappmarksvägarna och vägen till Pajala och Junosuando. — Längden av de under de båda följande årtiondena nybyggda allmänna vägarna var icke särskilt stor. Utbyggandet av lappmarksvägarna fortsatte. Vägen till Pite lappmark förlängdes sålunda från Roknäs till Böle å vägen Piteå—Älvsbyn. Vägen från Överkalix till Gällivare utbyggdes likaledes till sammanhängande landsväg. Skälet var, att det hade visat sig förenat med stor möda att färdas uppför Skrövån under sommaren och på vintern uppstod ofta svårt flödvatten på åns is.[25] Även Jokkmokksvägens utbyggnad fortsatte, men var ännu 1890 icke avslutad. Torne lappmark fick nu sin första landsvägsförbindelse genom att Junosuandovägen förlängdes till Vittangi. Vägen lades därvid icke, som man kunnat finna naturligt, intill Torneälven utan över Masugnsbyn och Merasjärvi, två ganska stora byar med, som det antogs, goda utvecklingsmöjligheter.[26] På samma sätt hade f. ö. den tidigare vintervägen till Vittangi gått.[27] — Kommunikationerna till Karesuando förbättrades avsevärt genom att landsväg byggdes förbi de svåra forsarna i trakten av Muonionalusta. Enligt en uppgift i Allmänna arbeten 1880 (s. 13) medförde denna väg, att transportkostnaderna förbi forsarna (vägsträcka c:a 6 km.) nedbringades till en tiondel mot tidigare, från 1.50 till 0.15 kr. per centner (42.5 kg.).

Inom området närmast kusten började under 1870- och 1880-talen landsvägarna att bilda ett sammanhängande nät. Särskilt gällde detta Luledalen. Där hade bl. a. byggts en landsväg på södra sidan av Luleälven från Hednoret ända fram till Bergnäset mitt emot Luleå, och vidare hade de gamla i dåligt stånd varande bruksvägarna till Selet ersatts med fullgoda landsvägar. I Älvsby socken hade en landsväg byggts från Älvsbyn till det tättbefolkade Korsträsk-Vistträsk-Manjärvområdet, dit tidigare blott en enkel kärrväg hade lett.

Men även längre inåt landet kunde ansatser till ett nät av vägar spåras. Sålunda tillkommo ett par alternativförbindelser in mot lapp-

---

[25] Gällivare kommunalstämmoprotokoll 23 febr. 1873 § 1, Gällivare kommunalkontors arkiv.

[26] Vid älven (riktigare på holmar i den) lågo mellan Junosuando och Vittangi som enda bebyggelse Kurkkio och Kuoksu med vardera en åbo. Terrängen var vidare mycket kuperad intill älven (Landskansliets utslag nr 633 år 1870).

[27] Enligt uppgift av f. folkskolläraren A. Johansson, Vittangi.

markerna. Det gamla kravet på en landsväg från Arvidsjaur mot Skellefteå förverkligades nu. Från Harads byggdes en väg mot den södra delen av Jokkmokks socken, där det låg ett flertal byar med (förmodligen av skogsbruket betingad) rask befolkningstillväxt. Dessa byar hade livliga förbindelser med sågverken och handelsplatserna i Bodträskfors och Krokfors, dit det dock före landsvägens tillkomst blott ledde spångade stigar.[28] — Från Korpilombolo hade det byggts en väg mot Tärendö, som var en av länets största byar.[29] En landsväg med liknande sträckning som en äldre, livligt trafikerad vinterväg[30] var under utbyggnad från Korpilombolo till Överkalix. Slutligen hade det byggts en landsväg längs Torneälven från Övertorneå till Svanstein.

Då 1890-talets första år beteckna en gräns i utvecklingen, är det skäl att ytterligare något stanna inför kartan över de allmänna vägarna år 1890. Man gör omedelbart den iakttagelsen, att landsvägsnätet — om man nu kan tala om ett sådant — visade en avgjord överensstämmelse med äldre tiders kommunikationssystem. Älvdalarna dirigerade som tidigare trafiken inåt landet, och tvärförbindelser mellan älvdalarna voro sällsynta. Relativt väl tillgodosedda med landsvägar voro de nedersta delarna av Pite- och Luledalarna ävensom Korpilombolo och södra delen av Pajala socken. De få vägar, som funnos i de båda sistnämnda områdena, fångade nämligen upp ett flertal av de största byarna. Å andra sidan var det på myrar rika området mellan de nedre delarna av Kalix och Torne älvdalar påfallande fattigt på landsvägar, trots att bebyggelse där visst icke saknades. Inom lappmarkerna funnos med något enstaka undantag vägar blott från kustlandet till kyrkplatserna. De folkfattiga och avlägsna Arjeplogs och Karesuando socknar saknade ännu landsvägar.

I förhållande till ytvidden hade Norrbottens län år 1890 mindre längd allmänna vägar än något annat län inom riket. Tillförlitliga uppgifter härpå från år 1890 torde icke utan ingående undersökningar kunna erhållas, varför jag måste belysa förhållandet med några siffror från år 1895. Enligt sammandraget till K. B:s 5-årsberättelser för 1891—1895 (s. 86) uppgick väglängden per kvkm. i medeltal för riket till 145 m. Inom Västerbottens län, som var det näst efter Norrbottens län sämst lottade i fråga om vägtäthet, var siffran så låg som 36. Inom Norrbottens län fanns slutligen i medeltal blott 21 m. väg per kvkm.

[28] Enligt uppgift av faktor K. Lundström, Puottaure.

[29] Den hade 1867 c:a 550 invånare enligt mantalslängden från detta år (KA).

[30] Enligt uppgifter av f. fjärdingsmannen K. J. Lahti, Korpilombolo och N. O. Forsberg, Jokk-Alsjärv m. fl.

### De enskilda sommarlandvägarna.

Ännu vid 1800-talets mitt saknade t. o. m. många av de större byarna inom det nedre kustlandet för hjuldon framkomliga utfartsvägar, och även vägsystemen *inom* byarna voro på de flesta håll mycket outvecklade. Från denna tid undergingo emellertid byvägarna en liknande rask utveckling som de allmänna vägarna. I denna hade laga skiftet en betydande andel. När det genomfördes, undantogs mark för delägarnas gemensamma behov, såsom till vägar. En noggrann planering av byvägarna företogs vanligen och därvid avsattes mark till en eller flera körvägar. Sedan skiftet godkänts, började man ofta snabbt att bygga dessa vägar. Jag skall belysa detta med ett par exempel från byar kring Persöfjärden. — I Ängesbyn förrättades laga skifte under 1860-

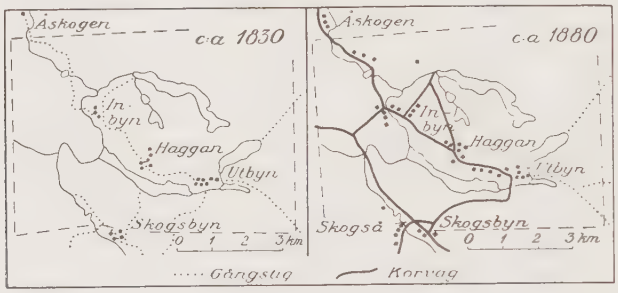



*Fig. 51. I samband med laga skiftet företogs vanligen en planering av byarnas vägsystem. Efter skiftets godkännande brukade planerna ganska snabbt sättas i verket. — Figuren visar vägförhållandena inom Skatamarks by före och efter laga skiftet.*

och 1870-talen och fastställdes 1876. Från byn ledde sedan gammalt en dålig kärrväg över det s. k. Hemberget fram till kustlandsvägen. I samband med skiftet tog man undan mark till en ny utfartsväg med betydligt jämnare profil. Den byggdes på byns bekostnad omkring år 1890. Mark reserverades även för andra körvägar inom byn, t. ex. till dess kvarn, och de byggdes under årtiondena närmast efter laga skiftet.[31] — Inom Skatamark, en by där gårdarna lågo ganska vitt kringspridda, förrättades laga skifte under 1850- och 1860-talen; det fastställdes 1869. Före detta år funnos inom byområdet blott gångstigar samt släpvägar, däremot inga körvägar. Mark avsattes nu till ett flertal sådana, vilka kommo

[31] Enligt uppgifter av O. Asplund jämförda med lagaskifteshandlingarna (Å/23 137[15], LA).

till stånd inom det närmaste årtiondet. Fig. 51 visar de viktigaste av byns vägar samt deras beskaffenhet före och efter laga skiftet.[32]

Under 1860-talets svåra nödår byggdes en och annan enskild körväg för att skapa arbetsförtjänster. Under år 1867 anlades sålunda en kärrväg från Vitåfors över Heden till Melderstein.[33] Året därpå byggdes körväg mellan Keräsjoki och Lappträsk.[34]

Från flera av de inne i landet belägna, större vattensågarna byggdes under deras blomstringstid, d. v. s. årtiondena efter 1800-talets mitt, körvägar. Ägaren till Skogså såg i Överlule socken anlade sålunda omkring år 1860 en c:a milslång väg från sågen till trakten av Boden.[35] Från Rödupps såg i Överkalix socken började ägaren vid slutet av 1860-talet bygga en väg mot Överkalix kyrka. Arbetet avbröts emellertid, sedan någon mil av vägen färdigställts.[36] I början av 1870-talet lät ägaren till Björkfors egendom, som bl. a. omfattade en av länets större sågar, anlägga en 14 km. lång väg till kustlandsvägen i trakten av Kalix.[37] Från Krokfors såg vid Bodträskån fanns slutligen redan före 1870-talet en körväg på bortåt en mil fram till Luleälven.[38]

Nära nog ett villkor för skogsbrukets snabba expansion under 1800-talets senare hälft var, att skogarna voro någorlunda lättframkomliga även sommartid. Spångningar av gångstigar på kronoparkerna synas ha påbörjats under 1870-talet. Inom Arvidsjaurs och Jokkmokks socknar anlades också ett antal längre släpvägar.[39]

Slutligen må nämnas, att utbyggandet av postväsendet inom länet här och var krävde speciella poststigar, nämligen i de fall postlinjerna icke sammanföllo med gängse färdleder. Sålunda spångades under 1850-

---

[32] Kartan baserar sig på uppgifter, som lämnats av P. Nordberg, Brobyn (f. 1846) samt nämndeman Bergström, Häggan. Jämförelse har skett med lagaskifteshandlingarna (Å/35 54[9], LA). Vägsträckningarna ha hämtats från Raabs militärkarta, den ekonomiska kartan över Överluleå samt från den äldsta upplagan av topografiska kartbladet nr 36 Boden (skala 1: 200 000).

[33] Enl. uppg. av F. Vikström, Heden.

[34] Enl. uppg. av W. Haara, Kukkola, och D. Sandberg, Lappträsk.

[35] Överlule sockenstämmoprotokoll 16 juni 1861 (Överlule kyrkoarkiv) samt uppgift av P. Nordberg, Brobyn.

[36] Enl. uppgift av A. G. Olsson, Holmforsudden. Jfr »Norrland och dess framtid» 1875, nr 4, s. 59.

[37] Norrbottens läns hushållningssällskaps handlingar 1871—1872, s. 58.

[38] Enl. uppgift av faktor K. Lundström, Puottaure. Jfr ekonomiska kartan över Överluleå.

[39] S. O. S. Skogsväsendet, skilda år. Uppgifter av ett stort antal personer inom skilda delar av länet.

talet en poststig från Arvidsjaur till Älvsbyn[40], och några år senare en annan från Arvidsjaur till Malå.[41]

### De inre vattenvägarna.

Under 1800-talets senare hälft hade vattenvägarna en sista blomstringstid. Smärre ångbåtar sattes då in i regelbunden trafik på storälvarnas lugnvattenytor samt på de större sjöarna. Enligt uppgifter i K. B:s 5-årsberättelser började 1865 trenne ångbåtar trafikera Luleälven: en å sträckan mellan Luleå och Hedensforsarna, en mellan Hednoret och Edefors och en mellan Edefors och Storbacken. Vid slutet av 1870-talet gingo sex ångbåtar i trafik på Luleälven. Vid samma tid gingo två ångbåtar regelbundet från Piteå till Roknäs och andra hamnar i trakten av Piteå. En tid fanns ångbåtslinje från Piteå till Arnemark.[42] Enligt landshövdingeberättelserna insattes vidare under 1880-talet ångbåtar i trafik på Kalixälven mellan Räktfors och Gyljen (huvudsakligen för bogsering av timmer), ävensom på Storavan och Uddjaur, mellan vilka Kaskerströmmen hade rensats.

Å andra sidan innebar ju tillkomsten av ett flertal nya körvägar att de inre vattenvägarnas betydelse höll på att kringskäras.

### De speciella vintervägarna.

»Såvitt icke laga hinder möter, skall det åligga vederbörande att förlägga vintervägarna efter allmänna lands- och farvägarna», heter det i en kungörelse av år 1857 från landshövdingeämbetet.[43] Till denna hänvisades det ofta under de följande årtiondena. Innebörden av den var, att de speciella vintervägarna, givetvis bortsett från lokala sådana i exempelvis skogsbrukets tjänst, skulle försvinna i samma mån som ett nät av körvägar byggdes ut. I åtskilliga fall blev dock utvecklingen i denna riktning avsevärt fördröjd. — I det följande skall jag ge data för nedläggandet av ett antal viktigare speciella vintervägar.

Inom Nederlule socken övergav man den gamla kustvintervägen å sträckan mellan Antnäs och Gammelstad redan under 1860-talets första år som en direkt följd av den nämnda K. B.-kungörelsen.[44] Mellan Gammel-

[40] Sockenstämmoprotokoll från 31 maj 1857 (i avskrift hos Sven Karlsson, Glommersträsk).

[41] Norrbottens-Posten nr 4, 1863, samt uppgift av J. Lindqvist, Aspliden.

[42] Svenska Turistföreningens Årsskrift 1894, s. 64.

[43] Allmänna kungörelser nr 26.

[44] Landskansliets utslag nr 923 år 1860. Nederlule sockenstämmoprotokoll av den 24 nov. 1861 (Nederlule kyrkoarkiv).

siad och Rutvik följde man under tiden 1859—1869 landsvägen vintertid, men man började sistnämnda år åter begagna den gamla vintervägen, som genom företagna utdikningar icke längre besvärades av flödvatten.[45] Mellan Rutvik och Persön upphöggs — för att bereda arbetstillfälle — så sent som under nödåret 1867 en ny vinterväg.[46] Den särskilda vintervägen mellan Gammelstad och Persön var därefter i bruk ända till 1880-talet, då den gamla, backiga och krokiga landsvägen ersattes med en ny och bättre. Inom Töre och Nederkalix användes kustlandsvägen som vinterväg redan vid mitten av 1860-talet.[47] — Andra delar av den gamla kustvintervägen begagnades emellertid till in på 1900-talet, som jag senare skall visa.

Vintervägen mellan Gammelstad och Boden gick sedan gammalt på flera ställen ned på Luleälvens och Sävaståns dock av flödvatten besvärade isar. Den utdömdes emellertid år 1877 å sträckan mellan Sunderbyn och Svartbyn[48], och år 1888 å delen Gammelstad—Sunderbyn; vid det senare tillfället utlovades ersättning för utbyte av de snösamlande gärdesgårdarna mot andra stängsel.[49] En år 1885 gjord framställning om att vintervägen från Boden till Edefors skulle få läggas på Luleälvens is i stället för att utgöras av den nyanlagda häradsvägen avslogs med motiveringen, att häradsvägen under alla förhållanden måste plogas under menförestiderna.[50]

Vintervägen från Kalix till Överkalix gick ännu vid slutet av 1850-talet, sedan landsväg färdigställts mellan de båda kyrkplatserna, »efter de myrar och sjöar vägen hittills följt».[51] Blott få år senare utgjorde emellertid landsvägen vinterväg å sträckan Kalix—Kamlunge, medan norr därom särskild vinterväg var i bruk över Kamlungeträsket och Räktjärv till slutet av 1890-talet.[52] — Vintervägen från Haparanda till Övertorneå gick av ålder på Torneälven mellan Vitsaniemi och Matarengi, men K. B. fastställde 1860, under hänvisning till kungörelsen av år 1857, att landsvägen till Övertorneå skulle följas i sin helhet.[53]

Den föregående exemplifieringen har givit anvisning på viktigare

---

[45] Landskansliets utslag nr 1554 år 1869.

[46] Enl. uppgift av J. A. Ruth, Rutviksreveln (f. 1858). Bekräftas av landskansliets utslag nr 1298 d år 1867.

[47] Landskansliets utslag nr 224 år 1865.

[48] Landskansliets utslag nr 72 år 1877.

[49] Landskansliets utslag nr 268 år 1885.

[50] Landskansliets utslag nr 910 år 1885.

[51] Landskansliets utslag nr 1949 år 1857.

[52] Enl. uppg. av M. J. Gahm, Kamlunge och J. A. Bäckström, Gyljen.

[53] Landskansliets utslag nr 1089 år 1860.

faktorer, som förorsakade de särskilda intervägarnas nedläggande. Många gånger voro dessa vägar besvärliga eller rentav vådliga på grund av flödvatten och osäkra isförhållanden. Under menföresperioderna voro de helt oanvändbara. Å andra sidan hade man börjat bygga rakare och framförallt mindre backiga körvägar än tidigare, vilket gjorde dem mera ägnade för vintertrafik. Vidare tog man bort snösamlande gärdesgårdar intill dem. Den flera gånger omnämnda kungörelsen av år 1857 påskyndade nedläggandet av de särskilda intervägarna.

De inre delarna av länet, där landsvägsnätet ännu var ytterst glest, berördes under årtiondena efter 1800-talets mitt föga av denna utveckling. Som belägg härför vill jag anföra tillkomsten av en ny färdled över fjällryggen till Norge. Sedan gammalt hade man gynnsamma erfarenheter av handeln på Nordnorge (Lyngen och Alten) och även på Nordland (via Umeälvens källområde). Under nödåren på 1860-talet gjordes försök att forsla till billigt pris erhållen spannmål från Norge till Norrbotten över olika delar av fjällryggen.[54] I samband härmed väcktes på allvar planerna på en ordnad vägförbindelse från Pite lappmark till Norge.[55] Den lösning, som frågan gavs, svarade väl föga mot de ursprungliga intentionerna: under 1870-talets sista hälft röjdes en interväg upp från Jäkkvik över Merkenes till riksgränsen i riktning mot Saltenfjord, och längs den anlades till de resandes tjänst ett antal fjällstugor.[56]

## Tiden 1890—1920.

### De allmänna vägarna.

Efter den avsevärda utvidgningen av länets vägnät på 1860-talet hade landsvägsbyggandet under de båda följande årtiondena haft att uppvisa en påtaglig minskning i tempot. Detta är i viss mån ägnat att förvåna, eftersom näringslivets differentiering fortgick i snarast ökad takt. Vägväsendets utveckling var emellertid starkt hämmad av att väghållningen, om vi bortse från de statsanslag som lämnades till nybyggnader, uteslutande vilade på den mantalssatta jorden. Så länge nästan hela be-

[54] Vintern 1867—1868 inträffade sålunda det annars vid denna tid ovanliga, att man fraktade spannmål från Bodö via Lövmokk till Arjeplog och även prövade den vintertid mycket riskabla vägen över fjällryggen via Kvikkjokk till Luledalen. På den senare leden skola nämnda vinter 5 unga män från Nederluleå ha omkommit (Skrivelse i koncept av 12 mars 1868, Schoughs papper, förvarade hos amanuens B. von Malmborg, Stockholm).

[55] De ventilerades ingående i riksdagen och Oskar II intresserade sig varmt för dem (enl. ett flertal brev bland Schoughs papper).

[56] K. B:s 5-årsberättelse 1876—1880, s. 42.

folkningen hade sin bärgning från lantbruket, föreföll väl detta knappast obilligt. Men när befolkningen i växande omfattning började hämta sin utkomst från andra näringar, vilka svarade för en allt större del av den totala inkomsten, kom den gamla formen för väghållningens utgörande att framstå som synnerligen orättvis, särskilt som den icke jordbrukande befolkningen hade ett betydande gagn av vägarna. — I Norrbottens län var det framförallt skogsbrukets våldsamma expansion, som kom kraven på en ändrad ordning att växa sig starka. Bl. a. hade man svårt att fördra, att kronan skulle inhösta väldiga inkomster av sina skogar utan att lämna något bidrag till vägunderhållet.

I landets norra delar hämmades dessutom utvecklingen av vägnätet mer än annorstädes av att väghållningsdistrikten voro synnerligen vidsträckta men mantalssummorna låga. Enligt det av 1876 års väglagskommitté avgivna betänkandet (1881) svarade vid mitten av 1870-talet i medeltal för riket drygt 13 mantal mot varje mil allmän väg. För Norrbottens län var siffran så låg som 8. Enligt de — säkerligen mycket grova — uppskattningar, som nämnda kommitté lät verkställa, uppgingo totalkostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna i medeltal för riket till omkring 110 kr. per mantal, i medeltal för Norrbottens län däremot till inte mindre än 206 kr. per mantal. Från denna höga medeltalssiffra förekommo emellertid högst betydande avvikelser. Ytterligheterna representerades å ena sidan av Pajala och Arvidsjaurs socknar med en underhållskostnad av omkring 460 resp. 360 kr. per mantal, å andra sidan av Jukkasjärvi och Karesuando, där utgifterna för vägunderhållet inte belöpte sig till mer än 5 kr. per mantal. De sistnämnda socknarna saknade (i likhet med Arjeplog) ännu landsväg, vilket var den främsta orsaken till de låga kostnaderna. Lägre kostnad än riksmedeltalet hade utom de tre nämnda socknarna även Överkalix, där väglängden vid tiden för väglagskommitténs undersökning blott utgjorde 2 mil.

Särskilt i lappmarkssocknarna samt de dåvarande Pajala och Korpilombolo socknar voro mantalssummorna så låga, att varje ny väg för den enskilde hemmansägaren medförde en mycket starkt ökad vägbörda. Om Karesuando socken redan omkring år 1875 hade fått (sin först på 1910-talet färdiga) landsväg mot Vittangi, hade underhållskostnaden per mantal med en gång nästan hundradubblats. På varje mantal skulle då ha kommit mer än en mil väg att underhålla. Kostnaden per mantal torde knappast ha kunnat understiga 400 kr.[1] När därtill kom, att de

[1] Kostnaderna för sommarunderhållet av en mil väg voro enligt 1876 års väglagskommitté (1881, s. 52) lägst i Korpilombolo, där de belöpte sig till 450 kr. Därtill kom ju sedan kostnaderna för vinterunderhållet.

väghållningsskyldiga själva måste svara för en väsentlig del av anläggningskostnaderna, var det klart att planerna på nya vägföretag här och var skulle hälsas med mycket måttlig glädje. Då t. ex. sockenborna i Jukkasjärvi vid ting 1870 hade att yttra sig om en påtänkt väg från Junosuando till Vittangi, den första inom socknen, var det många, som motsatte sig den, trots att Jukkasjärvi socken blott skulle behöva bygga och underhålla tre mil av den.[2]

Försöken att få en ändring till stånd i fråga om vägbördans fördelning upprepades från några årtionden in på 1800-talet allt oftare. Bl. a. riktade landstinget i Norrbottens län 1875 en anhållan till K. Maj:t om rättvisare fördelning av väghållningsbördan.[3] En ändring kom dock först till stånd genom 1891 års väglag. Den utsträckte väghållningsbesväret till alla slag av jordbruksfastigheter, ävensom till staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar. Vidare utsträcktes besväret till andra slag av fastigheter, vilkas taxeringsvärde översteg 800 kr. och för vilka bevillning erlades eller, om de tillhörde staten, av vilka inkomst drogs. Slutligen måste med vissa inskränkningar även bevillningsskyldiga inkomster om mer än 1 000 kr. lämna sin tribut. Jordbruksfastigheterna drabbades dock även genom den nya väglagen, som trädde i kraft 1895, hårdare än andra slag av fastigheter samt inkomsttagare. Likväl var det en väsentlig del av vägbördan, som avlastades från jordbruket. Enligt landshövdingeberättelsen för perioden 1896—1900 hade sålunda jordbruksfastigheterna inom länet exklusive allmänningsskogarna år 1900 blott att svara för omkring 70 % av länets utgifter för väghållningen. I vissa väghållningsdistrikt var lättnaden för jordbruket ännu större. I Gällivare föll år 1900 sålunda blott omkring 52 % av socknens vägbörda på jordbruksfastigheterna, i den dåvarande Nederkalix socken 55 %, i Jokkmokk 56 % och i Överlule-Edefors 67 %. — I själva verket var emellertid lindringen för jordbruksfastigheterna ännu större än vad som framgår av dessa procentsiffror. Genom 1891 års väglag infördes nämligen statsbidrag även till vägunderhållet med 10 % av kostnaderna för indelad sommarväg.

Missnöje med 1891 års väglag yppade sig dock mycket snabbt, och redan 1905 genomfördes en revision av den, varigenom väghållningsskyldigheten utsträcktes till flera förut fritagna beskattningsföremål och skärptes för vissa andra, samtidigt som den lättade för jordbruksfastigheterna. 1905 hade jordbruksfastigheterna ännu haft att svara för 63 %

[2] Norrbottens-Kuriren 1870, nr 13.

[3] Väglagskommitténs av år 1876 betänkande, s. 31.

av länets vägbörda. 1908 hade procentsiffran sjunkit till 38. Inte i någon av lappmarkssocknarna föll då på jordbruksfastigheterna så mycket som 40 %.[4] — Därtill kom att statsbidraget genom väglagsrevisionen höjdes till 15 % av underhållskostnaden för indelade och oindelade vägar. Ungefär samtidigt infördes dessutom statsbidrag till särskilt betungade väghållningsdistrikt, ett anslag, som kom att gynna Norrbottens län mer än något annat. Normalt svarade det mot nära 10 % av de totala kostnaderna för vägunderhållet inom länet.

Genom de ändrade grunderna för väghållningsbesvärets utgörande hade möjligheter skapats för en fortsatt utbyggnad av det allmänna vägnätet. Å andra sidan hade behovet av nya vägar starkt ökat inte minst i och med tillkomsten av de första järnvägarna inom länet. Luleå—Gällivare-banan blev färdig år 1887 (fullt färdig först några år senare). År 1902 var dess fortsättning över Kiruna och Riksgränsen till Narvik klar att tas i bruk. Stambanan söderifrån var färdig till Boden 1894 och fortsättningen till Morjärv 1902.[5] Banorna Morjärv—Lappträsk—Karungi, Matarengi—Karungi—Haparanda samt Älvsbyn—Piteå öppnades för allmän trafik på 1910-talet.[6] — Järnvägarna lades i stor utsträckning så, att de blott på ett fåtal ställen kommo i kontakt med landsvägsnätet inom länet. För att de tillfullo skulle kunna utnyttjas, var det därför nödvändigt att bygga nya landsvägar mot dem. Skapandet av landsvägsförbindelser mot järnvägarna karakteriserade kanske mer än något annat vägbyggandet under perioden 1890—1920.

Verkningarna av järnvägarna voro för praktiskt taget hela länet omedelbara trots bristen på landsvägsförbindelser. Massor av intervägar riktades nämligen mot järnvägsstationerna. Intervägarna visade, var det fanns behov av nya landsvägar, och angåvo därigenom riktlinjer för landsvägsnätets utbyggnad. Jag skall belysa detta med några exempel.

Kyrkplatsen vid Gällivare hade före tillkomsten av malmbanan varit ett centrum blott för socknen med samma namn. Sedan järnvägen dragits dit, vidgades emellertid Gällivares betydelse som handelscentrum avsevärt. Från socknarna inom övre Tornedalen, främst Pajala, Korpilombolo och Jukkasjärvi riktades nämligen ett flertal intervägar dit. Se fig. 52.[7] Under 1880-talet och tidigare hade det gått en stark trafik från

[4] Enligt tabellbil. i Söderberg 1911, s. 285 ff.

[5] Statens Järnvägar 1856—1906, I.

[6] Statens Järnvägar 1906—1931, II.

[7] Kartan och kommentarerna till den bygger på uppgifter, som lämnats av ett

Narken, Kainulasjärvi och angränsande byar söderut mot Överkalix. Denna upphörde nästan helt med Gällivarebanans tillkomst och ersattes med en livlig trafik mot Gällivare. Från Masugnsbyn, Parakka, Vittangi, Svappavaara, Jukkasjärvi, ja ända från Soppero började man regelbundet om vintrarna färdas till Gällivare. — Efter hand ersattes flera av de

*Fig. 52. Då malmbanan var färdig till Gällivare, riktades ett flertal vägar dit från socknarna i den övre Tornedalen.*

vid dessa färder nyttjade intervägarna med landsvägar. Några år in på 1900-talet var sålunda en landsväg klar från Svappavaara över Lappeasuando och Moskojärvi till Gällivare.

I Torne lappmark inträffade viktiga förändringar i intervägnätet, sedan malmbanan förlängts till Kiruna och Riksgränsen. Tidigare hade vägarna från lappmarken varit riktade dels mot nedre Tornedalen, dels

stort antal sagesmän, bland vilka må nämnas: Axel Appelquist, Gällivare, F. O. Martinsson, Tjautjasjärvi, Jussi Lantto, Nilivaara, N. P. Landström, Dokkas, I. A. Lauri, Narken, J. Z. E. Häggroth, Jukkasjärvi, Johan Stålnacke, Svappavaara, Abraham Johansson, Vittangi, Isak Olsson och J. P. Andersson, Masugnsbyn, samt J. H. Nilsson, Ö. Soppero.

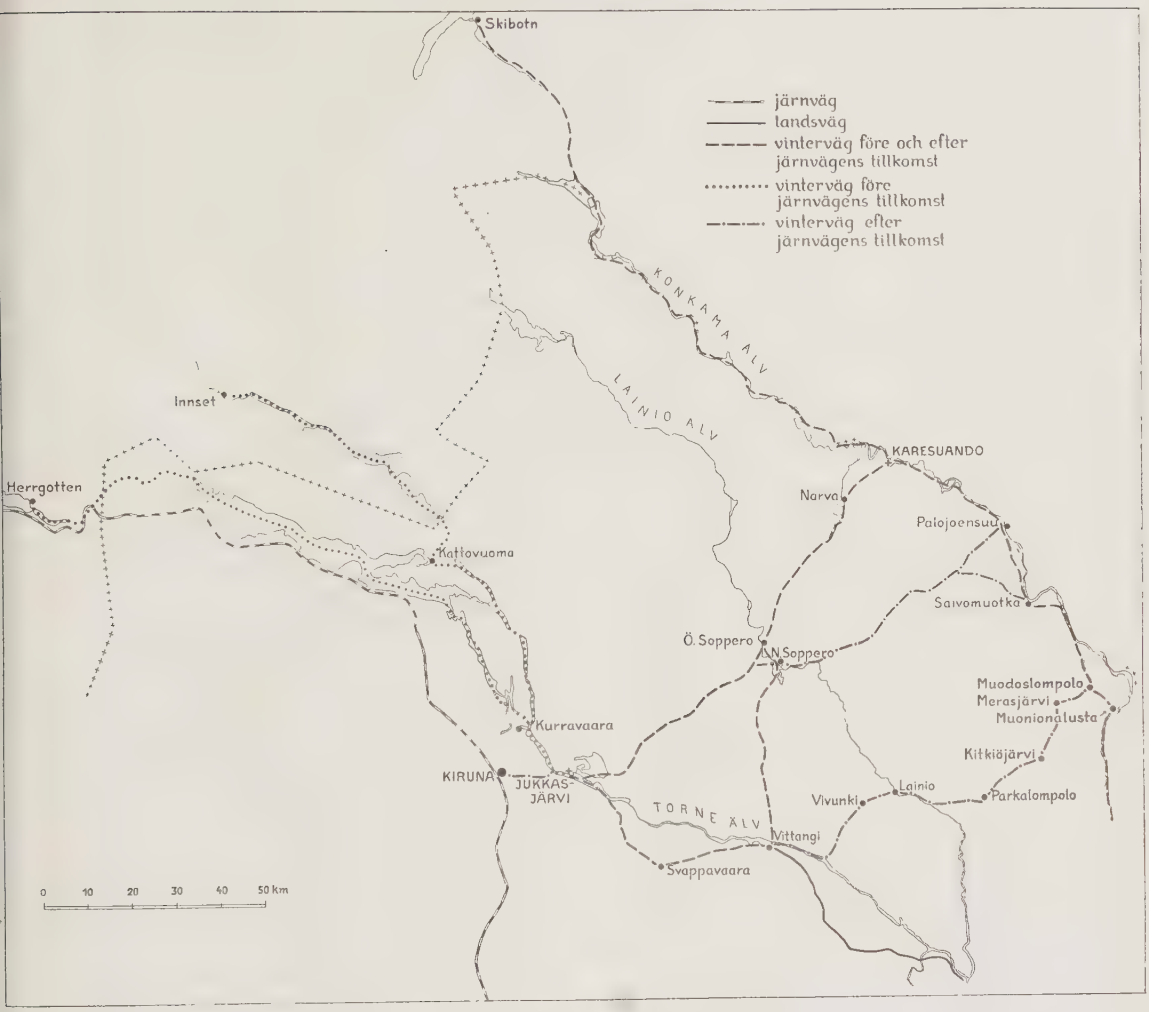



*Fig. 53. Innan malmbanan dragits fram till Kiruna hade byarna i Torne lappmark sina förbindelser riktade mot nedre Tornedalen, mot handelsplatser i Norge ävensom under en kort tid (1890-talet) mot Gällivare (se fig. 52). Sedan malmbanan färdigställts riktades ett flertal vintervägar mot Kiruna och vägarna mot Norge kommo nästan helt ur bruk.*

mot Norge och dels — under ett drygt årtionde — även mot Gällivare. Se fig. 53. Det var exempelvis vanligt, att Kurravaaraborna och även andra Jukkasjärvibor på vårvintrarna foro efter ren eller på skidor över Kattovuoma och Altavatn till handelsplatsen Innset i Norge, emellanåt även till Herrgotten vid Rombaken.[8] Sopperoborna foro någon enstaka

[8] Enl. uppg. av Elias Stålnacke, Svappavaara och Anders Larsson, Kurravaara. Vägen till Innset omtalas av Helland 1899, II, s. 229.

gång längs Lainioälven och över Råstojaure till Sörli.[9] Till Skibotn med dess 3 vintermarknader foro utom lapparna inom Torne lappmark många av de bofasta inom Jukkasjärvi, Karesuando och f. ö. även Pajala socken.[10] — Efter Kirunas tillkomst dog trafiken på Norge nästan ut. Mjöl och andra livsförnödenheter kunde nu billigare och lättare erhållas i den snabbt växande gruvorten, där god avsättning även fanns för smör, renkött och vilt. Den tidigare befintliga vintervägen från Karesuando över Soppero till Jukkasjärvi förlängdes till Kiruna och började trafikeras i en helt annan utsträckning än tidigare. Till den anslöt sig en ny vinterväg från Palojoensuu på finska och Saivomuotka på svenska sidan av Muonioälven.[11] Från trakten av Muonionalusta utgick en vinterväg över Parkalompolo och Lainio till Vittangi, där den stötte samman med den gamla huvudvägen mot Jukkasjärvi.[12] — Även flera av dessa vintervägar började efter hand ersättas med landsvägar.

Från en rad byar i Luledalen ovanför Boden och likaså från övre delen av Råne socken öppnades vintervägar mot närmaste station vid malmbanan. De användes bl. a. vid transporter av mjölk för malmfältens räkning.[13] Även flera av dessa vintervägar ersattes så småningom med landsvägar; på 1910-talet färdigställdes t. ex. en landsväg från Harads till Gullträsk.

Slutligen kan nämnas, att på den tid, då stambanan genom övre Norrland hade sin ändpunkt i Morjärv, mycket gods därifrån distribuerades på vintervägar mot Tornedalen. En under några år mycket livligt trafikerad väg höggs under det svåra nödåret 1902 upp från Morjärv över Granträsk, Kypäsjärvi och Persomajärvi till Koivukylä.[14] Som en ersättare till denna kan landsvägen Lappträsk—Koivukylä betraktas, till vilken statsanslag beviljades 1902—1904 och vilken var färdig några år senare.

Jag har hittills blott berört några få av landsvägsförbindelserna. Till samma typ som de tidigare nämnda hörde en under 1890-talet färdigställd

[9] Enl. uppg. av J. H. Nilsson, Ö. Soppero.

[10] Enl. uppg. av ett flertal personer, bland vilka utom i de föreg. noterna nämnda må nämnas A. Pietola, Karesuando. Jfr Ruong 1937, s. 25 not 20.

[11] Vägen blev senare en livligt trafikerad smuggelväg till Finland och gick under namnet »Tobaksvägen». — För de resandes räkning uppfördes först en torvkåta, senare en vilstuga intill vägen vid Pitsipalo (enl. uppg. av J. H. Nilsson, Ö. Soppero).

[12] Enl. uppgift av ortsbor i Muodoslompolo.

[13] Enl. uppg. av ortsbefolkningen. Jfr landskansliets utslag nr 169 år 1906 samt 595 år 1915.

[14] Norrbottens-Kuriren 1902, nr 179 och 187. Mera detaljerade uppg. ha lämnats av J. Johansson, Mjöträsk och C. Åhl, Kypäsjärvi.

förbindelse uppför Lillpitedalen till Storsund, vägen Murjek—Storbacken, som var jämnårig med den föregående och som gav Jokkmokks socken bättre kontakt med malmbanan, samt den på 1910-talet färdiga vägen Kalix—Vitvattnet. Dit kan vidare föras en förbindelse från Nattavaara järnvägsstation till Masugnsbyn. K. B. hade redan 1892 fastställt att vägen skulle byggas[15], men arbetet härmed kom i gång först några år in på 1900-talet, och ännu 1920 var blott sträckan Nattavaara—Nilivaara färdig. — Direkt föranledd av stambanan genom övre Norrland var den s. k. militärvägen, som utgjorde ett av militära skäl påkallat komplement till järnvägen. Den byggdes helt och hållet med statsanslag och lades parallellt med och vanligen nära intill järnvägen. Den utbyggdes i etapper, allteftersom järnvägen fördes vidare. Sålunda färdigställdes sträckan från länsgränsen till Boden redan på 1890-talet, medan den återstående delen till Lappträsk blev klar först ett drygt årtionde in på 1900-talet.

Under tiden 1890—1920 tillkommo även ett flertal landsvägar utan något direkt samband med järnvägarna. Bland de på ett tidigt stadium byggda landsvägarna inom det nedre kustlandet kan nämnas en från Björkfors till Karungi. Den förverkligade den gamla planen på en direkt förbindelse mellan Kalix och Karungi, varemellan dock sedan länge en viktig vinterväg gått, i senare tid även en enklare kärrväg. Kontakten mellan Kalix- och Tornedalarna underlättades ytterligare genom en landsväg från Överkalix till Övertorneå. Vitådalen med flera stora byar fick redan på 1890-talet en landsväg upp till Hovlös. I området mellan Pite och Lule älvdalar byggdes några vägar uppför smärre dalgångar ävensom en tvärförbindelse. Samtliga större byar på västra sidan av Pitfjärdarna försågos med landsvägar.

Tidigare befintliga vägar inom Pajala och angränsande socknar sammanfogades med varandra dels genom att vägen från Korpilombolo till Överkalix färdigställdes, dels genom att vägen Korpilombolo—Tärendö förlängdes till Anttis och dels slutligen genom att vägen Övertorneå—Svanstein fortsattes längs Torneälven ända till Kengis. Från Pajalatrakten byggdes norrut en väg mot Muonioälven. Den följde emellertid inte älven i dess stora krok mot öster, utan gick som den sist använda vintervägen mot Muonionalusta[16] rakt över mot Areavaara, varigenom

---

[15] Landskansliets utslag nr 1204.

[16] Uppgift rörande vintervägens sträckning har lämnats av Isak Mikko, Pajala.

den snabbt tillväxande byn Kaunisvaara tangerades (1875 115, 1890 196 inv.[17]).

Tillkomsten av den nya väglagen stimulerade, som jag redan antytt, lappmarkssocknarna till vägbyggen. Arjeplogs socken, som under 1800-talets sista årtionden visat en rask folkökning (1870 1 234, 1890 1 771 inv.) fick under 1900-talets första år landsvägsförbindelse mot Arvidsjaur. Ett årtionde senare fingo byarna i västra delen av Arjeplog sina utfartsmöjligheter starkt förbättrade genom en landsvägsförbindelse mellan Laisälvens och Skellefteälvens sjösystem.

Inom Arvidsjaurs socken byggdes efter nödåret 1902 för att bereda arbetsförtjänst en väg från kyrkplatsen till Moskosel, som utvecklats till ett centrum för skogsbruket inom den norra delen av socknen. Kostnaderna för denna väg täcktes helt med statsmedel.[18] Inom södra delen av socknen med dess många, ganska stora byar uppstod ett relativt finmaskigt nät av allmänna vägar.

Den södra delen av Jokkmokks socken fick på 1890-talet landsvägsförbindelse till kyrkplatsen. Ett drygt årtionde senare knöts denna väg samman med vägen mot Harads. 1920 var även en stor del av en förbindelse från Kåbdalistrakten mot Pite älvdal färdig. Kommunikationen mot Kvikkjokk underlättades genom en väg från Jokkmokk till Purkijaur.

I den nordligaste lappmarken höll Vittangi på att utvecklas till en vägknut. Därifrån byggdes nämligen dels en väg mot Svappavaara bl. a. med syfte att underlätta kommunikationen mot malmbanan, dels en väg norrut mot Karesuando. Planerna på den sistnämnda voro gamla. Sålunda hade en lantmätare redan 1858 företagit en undersökning över möjligheterna till vägförbindelse från Pajala till norska gränsen. En konferens med sockenborna i Jukkasjärvi och Karesuando gav vid handen, att vägen borde läggas över Vittangi och Karesuando.[19] Planerna förföllo emellertid, men aktualiserades på 1870-talet[20], dock alltjämt utan resultat. På 1890-talet blåstes nytt liv i tanken på en väg till Karesuando. Det togs nu tydligen för givet, att vägen skulle utgå från Vittangi. Dit fanns ju redan landsväg, och dessutom gällde det att förbättra förbindelserna från Karesuando till malmbanan. Statsbidrag av normal stor-

[17] Enl. mantalslängder för resp. år, KA.

[18] Landskansliets utslag nr 360 år 1903.

[19] Jukkasjärviborna ville dock helst, att vägen skulle dras från Vittangi över Svappavaara och Kurravaara till gränsen. Karesuandoborna ville däremot ha en väg längs Muonioälven (oordnade väghandlingar i länsstyrelsens arkiv).

[20] Oordnade väghandlingar i länsstyrelsens arkiv.

lek beviljades under 1890-talet till den del av vägen, som föll inom Jukkasjärvi socken, och arbetet igångsattes. Det såg emellertid ut, som om vägen icke skulle kunna fullföljas, ty Karesuando socken föreföll ur stånd att bidra med för byggnaden erforderliga medel. Socknens befolkningstillväxt hade för länge sedan stagnerat och t. o. m. förbytts i folkminskning (1850 895, 1860 1 239, 1870 1 364, 1890 1 348 och 1900 1 266 inv.). Dess skogstillgångar lämnade en förhållandevis ringa avkastning.[21] Staten kom emellertid Karesuando till hjälp genom att anslå medel till hela vägbyggnadskostnaden. 1914 var den första landsvägen till vår nordligaste socken fullt färdig.

Året 1920 betecknar en milstolpe i utvecklingen av länets allmänna vägnät. Det är därför anledning att underkasta den dåvarande situationen en något närmare granskning.

Vid slutet av år 1920 funnos i medeltal 159 m. allmän väg per kvkm. av rikets landsbygd (sjöar och vattendrag frånräknade). För Norrbottens län var motsvarande siffra 33, om vi medräkna militärvägen Boden—Zappträsk. Stora variationer funnos emellertid inom länet, vilket framgår av nedanstående förteckning över vägtätheten inom de olika väghållningsdistrikten. Dessa äro grupperade efter antalet vägmeter per kvkm. land.[22]

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nederlule tingslags | 154 | Arvidsjaurs tingslags | 59 |
| Överlule sockens | 151 | Överkalix tingslags | 51 |
| Nederkalix tingslags | 142 | Korpilombolo-Tärendö | 47 |
| Nedertorne-Karl Gustavs | 137 | Pajala tingslags | 38 |
| Pite sockens | 111 | Gällivare tingslags | 17 |
| Älvsby sockens | 104 | Jokkmokks tingslags | 14 |
| Övertorne-Hietaniemi | 79 | Jukkasjärvi tingslags | 13 |
| Råne tingslags | 74 | Arjeplogs tingslags | 5 |
| Edefors sockens | 63 | Karesuando tingslags | 4 |

Som är att vänta, var vägtätheten störst inom väghållningsdistrikten närmast kusten, där folktätheten var störst. En gruppering av väghåll-

[21] En god bild av socknens ogynnsamma situation ger uppgifter om antalet vägfyrkar, d. v. s. de enheter, som hade att bestrida kostnaderna för väghållningen och som beräknades på enhetligt sätt över hela riket. I Karesuando var vägfyrktalet år 1910 — det första år, från vilket uppgift härom finnes i »Allmänna väghållningsbesväret på landet» — blott 1 400. I det väghållningsdistrikt inom Norrbottens län, som näst Karesuando hade det minsta vägfyrktalet, nämligen Korpilombolo-Tärendö, voro vägfyrkarna nära 20 gånger flera, 25 700. I hela riket fanns 1910 blott 10 väghållningsdistrikt med mindre än 10 000 vägfyrkar. Det allra lägsta antalet hade just Karesuando.

[22] Väglängdsuppgifter från Allmänna väghållningsbesväret på landet 1920, arealuppgifter från Årsbok för Sveriges kommuner.

ningsdistrikten efter folktäthet skulle ge nästan samma uppställning som i ovanstående förteckning. Dock skulle Råneå och Överkalix få en avgjort bättre placering. Orsaken till dessa båda socknars i förhållande till folktätheten glesa vägnät är inte lätt att med säkerhet avgöra. Det skall emellertid påpekas, att särskilt Överkalix under åtskilliga år tyngts av hög kommunalskatt.[23]

En granskning av kartan över det allmänna vägnätet år 1920 ger vid handen, att stambanan till Karungi på det hela taget bildade en gränslinje mellan å den ena sidan det nedre kustlandets relativt tätt sammanknutna vägnät samt å den andra sidan det ytterst glesmaskiga vägnätet i det inre av länet. Huvudorterna inom de olika lappmarkssocknarna (med undantag för Arvidsjaur) bildade på det hela taget västliga ändpunkter för vägnätet. — I det inre av länet funnos numera vägar inte bara i de större älvdalarna utan även i inte så få fall mellan dem.

### De enskilda sommarlandvägarna.

I en bilaga till vägkommissionens år 1916 avgivna betänkande (Plansch 2) ges en grafisk framställning av längden av såväl de allmänna som de enskilda vägarna inom vart och ett av landets väghållningsdistrikt. Så vitt jag kunnat finna, lämnas ingen definition av begreppet enskild väg. Man kan emellertid, som jag tidigare påpekat, med tämligen stor säkerhet antaga, att, när icke annat anmärkes, därmed avses en av privata intressenter underhållen körväg. Diagrammet återger uppgifter, som insamlats av kronofogdarna år 1912.[24] Dessa torde vid insamlandet icke haft några fixa grunder att gå efter[25], varför en viss subjektivitet torde vidlåda deras uppgifter. Det är därför med viss reservation, som jag anför några siffror på längden av de enskilda körvägarna.

Om vi frånräkna de delar av militärvägen, som underhöllos av militär myndighet och som i vägkommissionens betänkande torde ha betraktats som enskilda vägar, uppgick år 1912 den totala längden av de enskilda körvägarna inom Norrbottens län till mellan 80 och 85 mil. Absolut taget var länet sämre lottat på enskilda körvägar än något annat län inom hela riket. Även relativt sett låg Norrbottens län illa till, ty längden av de enskilda körvägarna uppgick till blott omkring 30 % av

[23] Enl. uppg. i Stat. Årsbok och Årsbok f. Sveriges kommuner.

[24] Vägkommissionens betänkande, bil., s. 36.

[25] Därpå tyder, att inom Sorsele sockens väghållningsdistrikt ett stort antal särskilda vintervägar räknats som enskilda vägar.

de allmänna vägarnas, medan motsvarande siffra för hela riket var nära 90. Det förefaller troligt, att orsaken härtill var de betydande avstånden, den glesa bebyggelsen, befolkningens fattigdom samt slutligen svårigheten att erhålla anslag till byggande av enskilda körvägar. Denna förmodan bestyrkes vid en jämförelse av längden av de enskilda körvägarna inom olika väghållningsdistrikt. Följande distrikt saknade helt sådana vägar: Arjeplogs, Gällivare, Korpilombolo-Tärendö, Pajala, Jukkasjärvi och Karesuando. Jokkmokks socken hade blott en dryg mil enskilda körvägar. Å andra sidan funnos ett flertal enskilda körvägar inom väghållningsdistrikten närmast kusten, (dock med undantag för distrikten i Tornedalen) samt i Arvidsjaur. I de mera tättbebodda kustdistrikten fanns det alltså gott om enskilda körvägar, i de glest befolkade inre distrikten däremot nästan inga. De enskilda körvägarna inom Arvidsjaur torde dels ha utgjorts av några s. k. revirvägar i socknens norra del, dels varit byvägar i den sydöstra, relativt tätt befolkade delen av socknen. I sistnämnda område underlättades vägbyggena avsevärt av dödismoränens gynnsamma beskaffenhet.

Eftersom liknande undersökningar som kronofogdarnas av år 1912 inte finnas för några andra tidpunkter, är det nästan omöjligt att yttra sig om takten i utbyggandet av de enskilda körvägarna. Flertalet nya körvägar torde ha byggts av bondebefolkningen, några få längre också av domänverket på kronans skogar. Längden av sistnämnda vägar (samtliga byggda under 1900-talet) uppgick 1920 till omkring 15 mil.[26] De viktigaste utgingo från den vid 1900-talets början byggda allmänna vägen Arvidsjaur—Moskosel och korsade ett av länets största sammanhängande områden med kronoskog.[27]

Arbetena med att göra stignätet på kronans och enskilda skogar lättframkomligare fortsatte i ökat tempo. Särskilt omfattande voro de s. k. krono- och bolagsspångningarna under år 1903, då det gällde att skapa arbetstillfällen åt en av missväxt svårt drabbad befolkning.[28] — Om om-

[26] Enligt meddelande från Domänstyrelsens Skogstekniska Byrå: Väg- och Vattenbyggnadsavdelningen saknas där närmare uppgifter om av reviren byggda vägar. Uppgifter rörande dessa ha emellertid kunnat lämnas av jägmästarna inom resp. revir. Eftersom handlingar rörande revirvägar ofta saknas, kunna uppgifterna någon gång vara behäftade med smärre fel.

[27] De viktigaste voro: Ljusträskvägen (Moskosel—Ljusträsk—trakten av Nattberg), omkring 6 mil lång, byggd som en mycket enkel körväg omkring år 1906 och ombyggd vid 1920-talets början, Rättselsvägen (Auktsjaur—Rättsel—Ö. Grundsel), drygt 4 mil lång och byggd vid slutet av 1910-talet samt vägen Moskosel—Suddesjaur—Strandheden, c:a 2 mil lång och byggd omkring år 1912.

[28] Enl. uppg. av ett flertal personer. Jfr S. O. S. Skogsväsendet, olika år.

fattningen av de företagna spångningarna ger kartan fig. 54 ett begrepp. Den visar de stigar, som kronan och bolag låtit spånga inom den nordöstra delen av Råne socken under årtiondena närmast sekelskiftet.[29]

I fjällområdena anlades under 1800-talets sista årtionden de första turiststigarna.[30]

*Fig. 54. Under 1800-talets sista och 1900-talets första årtionden ha för att främja skogsbruket ett mycket stort antal stigar inom krono- och bolagsskogarna spångats. (Spångade stigar inom nordöstra delen av Råne socken.)*

### De inre vattenvägarna.

Den fortgående utbyggnaden av landsvägsnätet minskade allt mer vattenvägarnas betydelse (givetvis bortses då från deras roll som flottleder). I och med att landsväg anlagts intill en tidigare vattenväg, var det emellertid inte sagt, att båtfarten på denna omedelbart upphörde, som jag skall visa med ett par exempel. Niemiselsborna färdades ända till 1800-talets sista år oftare på älven till kyrkplatsen vid Rånbyn än på den

---

[29] Uppgifterna, som ligga till grund för kartan ha lämnats av ett flertal ortsbor, bland vilka jag särskilt vill nämna f. kronojägaren C. Larsson, Prästholm.

[30] Svenska Turistföreningens Årsskrift, olika år. — En av de första turiststigarna var säkerligen den år 1870 i anledning av ett furstligt besök iståndsatta stigen från Gällivare till Dundret (Gällivare kommunalstämmoprotokoll 30 maj 1870 § 1, Gällivare kommunalkontor).

under 1860-talet färdiga landsvägen. Orsaken härtill skall enligt en uppgift främst ha varit, att de enda fordon, man hade, voro kärror med mycket ringa lastkapacitet. Från år 1898 började emellertid fyrhjuliga lastvagnar komma i bruk, och därmed upphörde snart trafiken på älven.[31] På Luleälvens långsträckta lugnvattenytor, längs vilka sammanhängande landsväg fanns sedan mitten av 1890-talet, fortgick ångbåtstrafik till ett par årtionden in på 1900-talet. — Den allt mera omfattande lösflottningen i älvarna försvårade allvarligt båttrafiken och medverkade därigenom till att minska denna.

#### De speciella vintervägarna.

Även de särskilda vintervägarnas successiva nedläggande fortsatte som ett resultat av landsvägsnätets utbyggnad. Jag bortser då givetvis från det mycket finmaskiga vintervägnät, som stod i skogsbrukets tjänst. Även sådana särskilda vintervägar, som medförde avsevärda vägförkortningar nedlades. Sålunda upphörde man 1909 att ploga den tidigare kustvintervägen från Persön över Ránkölen till Råneå och höll i stället landsvägen över Sundom och Mjöfjärden öppen.[32]

### Tiden 1920—1940.

#### De allmänna vägarna.

Det som förmodligen mer än något annat betingade vägväsendets oerhört snabba utveckling under tiden efter år 1920 var tillkomsten av automobilerna. Inom Norrbottens län voro ett fåtal sådana i bruk redan åtskilliga år före 1920, men först efter detta år började de bli mera allmänna. Se fig. 55.[1] Ökningen av antalet bilar hämmades dock åtskilliga år av svårigheter att hålla vägarna öppna för biltrafik under vintern. Först några år in på 1920-talet lyckades man nämligen tillfredsställande lösa frågan om plogning för biltrafik[2], men det dröjde ännu en tid, innan sådan plogning blev mera allmän.[3] Dessförinnan hade bilarna

---

[31] Enl. uppg. av handl. J. F. Skogkvist, Niemisel.

[32] Landskansliets utslag nr 261 år 1909. — Byborna i Sundom och Mjöfjärden hade tidigare riktat en rad framställningar om att kustlandsvägen skulle bli huvudvinterväg mellan Persön och Råneå (Landskansliets utslag nr 1061 år 1883, nr 700 år 1899 och nr 342 år 1902).

[1] Diagrammet är uppgjort på grundval av uppgifter i Stat. Årsbok.

[2] Stat. Off. Utredn. 1923: 54, s. 86 ff.

[3] Se även s. 326 f.

måst stå outnyttjade under i det närmaste halva året, vilket starkt minskade deras räntabilitet.

År 1931 var antalet automobiler inom Norrbottens län uppe i 3 000, då den ekonomiska krisen satte ett tillfälligt stopp för utvecklingen. Från mitten av 1930-talet började antalet bilar åter att växa snabbt. Det nya världskrigets utbrott avklippte tvärt den snabba ökningen.

Efter den starka tillväxten av länets vägnät under 1890-talet samt 1900-talets första år hade tecken på en stagnation börjat visa sig. Länet var vid denna tid någorlunda väl försett med vägar av genomfartstyp. Behovet av utfartsvägar från mindre bebyggelsecentra var däremot i

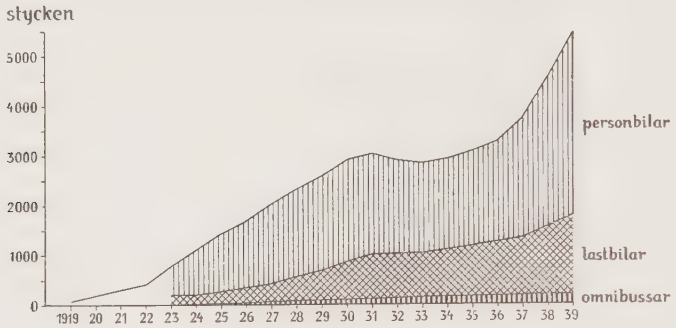



*Fig. 55. Antalet registrerade automobiler inom Norrbottens län 1919—1939.*

många fall skriande. Det ställde sig emellertid svårt att erhålla statsbidrag till sådana vägar, som inte kunde väntas komma något större antal personer till godo eller bli särskilt räntabla företag. Det var även i många fall svårt att förmå väghållningsdistrikten till några åtaganden Utdebiteringen för väghållningen var i medeltal åtskilligt högre i Norrbottens län än i hela riket. Höga kommunal- och landstingsskatter pressade dessutom upp den totala skattebördan, så att den i de flesta fall låg långt över riksmedeltalet.[4]

Vid 1913 års riksdag bifölls en proposition om anslag till enklare vägar inom de nordligaste länen, varmed åsyftades utfartsvägar av begränsad betydelse och med relativt enkel byggnad. Bidraget utgick till att börja med (från 1914) med 200 000 kr. per år till Norrbottens län, och anslagen täckte vanligen omkring $^2/_3$ av byggnadskostnaderna.[5] Ett steg vidare i samma riktning togs i och med att statsbidrag infördes till

[4] Se Söderberg 1911, särskilt tabellbil., s. 214.

[5] S. O. S. Allmänna väg- och vattenbyggnader, skilda år.

byggande av s. k. ödebygdsvägar. I lag av den 13 juni 1919 definierades dessa som vägar, vilka till avsevärd längd sträcka sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och vilka, ehuru de icke prövats vara för den allmänna samfärdseln nyttiga och nödiga, likväl finnas vara till gagn för det allmänna såsom ägnade att främja landets uppodlande och bebyggande. De väghållningsskyldigas bidrag till byggande av ödebygdsvägarna sattes till högst en sjättedel. Det vanliga synes ha varit att staten svarat för inte mindre än 90 % av byggnadskostnaderna.[6] Den första fördelningen av statsmedel till ödebygdsvägar företogs 1921.[7] — Även till vägunderhållet lämnades ökade statsanslag. Sålunda höjdes fr. o. m. 1919 statsbidraget till 30 %.[8] Till underhållet av ödebygdsvägarna skulle statsbidrag i normala fall utgå med ytterligare 30 %.

Motorfordonen medförde en snabb ökning av den långväga trafiken. Det tedde sig därför allt orättvisare, att väghållningsdistrikten skulle svara för huvudparten av kostnaderna för vägunderhållet, vilka starkt varierade från det ena distriktet till det andra. Man höjde därför successivt statsanslagen till vägunderhållet, varigenom en utjämning kom till stånd mellan distrikten. Under 1930-talet bragtes bidragen till vägunderhållet slutligen upp till 85 % av kostnaderna för detsamma (95 % för ödebygdsvägarna). — Även statsanslagen till vägbyggnader ha höjts, så att de vid 1930-talets slut utgjorde 80 à 90 % av kostnaderna.[9]

År 1850 utgjorde längden av de allmänna vägarna inom Norrbottens län något över 400 km., 1920 drygt 3 200 (inkl. militärvägen Boden—Lappträsk). 1940 hade väglängden stigit till 6 700 km. Den hade alltså på de sista 20 åren ökat mer än under de närmast föregående 70 åren, ja under hela den tidigare utvecklingen. — Nära 1 000 km. av 1940 års allmänna vägar utgjordes av ödebygdsvägar, vilket klart belyser den roll, som det statliga biståndet till väghållningen spelat.

Vid tvenne tillfällen under tiden 1920—1940 har utvecklingen påskyndats av extraordinära förhållanden. Vid slutet av år 1920 kunde på den svenska arbetsmarknaden iakttagas de första tecknen på en begynnande fredskris. Arbetslösheten tilltog under år 1921 samt nådde sin kulmen under början av år 1922. I slutet av januari detta år voro omkring 16 000 arbetslösa registrerade inom Norrbottens län, nära 9% av

[6] Enl. uppg. i landskansliets utslag rörande byggande av ödebygdsvägar.
[7] S. O. S. Allmänna väg- och vattenbyggnader 1921.
[8] Svensk Författningssamling nr 785 år 1918.
[9] Svensk Författningssamling 1936, nr 451.

hela befolkningen — relativt sett den största arbetslöshet, som något län inom riket hade. Fr. o. m. sommaren 1923 var den åter ganska liten. Under 1920-talets sista hälft fanns en konstant, icke alldeles obetydlig arbetslöshet, som vid ingången till det nya årtiondet visade tydliga tecken på skärpning. 1932 blev den verkligt svårartad, och både detta och följande år uppgick antalet arbetslösa i länet i medeltal till över 10 000. Därmed var kulmen emellertid nådd, och 1934 visade en påtaglig förbättring i situationen.[10]

Det innebar nu ingen nyhet, att man skapade arbetstillfällen åt en nödlidande befolkning genom att igångsätta vägbyggen. Det hade ju, som jag tidigare visat, praktiserats under 1860-talets många nödår, ävensom 1902—1903. De motåtgärder mot arbetslösheten, som vidtogos under 1920- och 1930-talen voro dock i större skala. Under tiden juni 1921—1 jan. 1924 bedrev arbetslöshetskommissionen i egen regi — genom de s. k. Norrlands statsarbeten — nödhjälpsarbeten inom Norrbottens län.[11] Sammanlagt byggdes där omkring 40 mil allmän väg, varav dock en fjärdedel utgjordes av omläggningar. Några av vägarbetena hunno icke färdigställas i statsarbetenas regi.[12] — Under de sista åren på 1920-talet igångsattes åter vägbyggnader i arbetslöshetskommissionens regi. Större omfattning hade dessa statliga reservarbeten blott under åren 1932—1934.[13] Fram till slutet av år 1940 byggdes sammanlagt nära 40 mil allmänna vägar, varjämte några längre vägar omlades.[14]

Den raska utvecklingen av det norrbottniska landsvägsnätet under 1920- och 1930-talen har fortgått efter flera utvecklingslinjer.

Stommen i landsvägsnätet var till stora delar klar redan tidigare, men förbindelserna mellan de olika älvdalarna voro ännu vid början av 1920-talet få. De båda sista årtiondena ha präglats av en stark strävan att knyta samman vägnätet, främst genom nya tvärförbindelser mellan älvdalarna. På kartan över vägnätet år 1930 kan man ännu blott se få resultat härav. Däremot kan man iakttaga ett stort antal blint slutande

[10] Uppgifterna rörande arbetslösheten äro hämtade ur »Det svenska samhället och arbetslösheten 1914—1924», särskilt s. 181—195 samt ur »Statens Arbetslöshetskommissions berättelse 1925—1934», tabellbil. 6.

[11] Det svenska samhället och arbetslösheten 1914—1924, s. 227 och 359.

[12] Uppgifterna enl. förteckning å vägdirektörskontoret i Luleå.

[13] Enligt en tablå över kostnaderna för i arbetslöshetskommissionens regi utförda vägarbeten, vägdirektörskontoret i Luleå.

[14] Enligt hos arbetsmarknadskommissionen i Stockholm förvarade kortregister och förteckningar över de olika företagen.

vägar om högst några mils längd, vilka förefalla vara tillkomna som utfartsvägar. Många hade verkligen denna karaktär från början, men under 1930-talet förlängdes de, till dess kontakt nåddes med andra vägar. Ett flertal nya genomfartsleder erhölls på detta sätt. Som exempel kan jag nämna en väg från Vitådalen till Överkalix, utbyggd i flera olika etapper, men redan tidigt avsedd som en genomfartsled[15], vägen från Edefors över Lakaträsk, Mårdsel och Pålkem till trakten av Lansjärv, och vidare vägen från Dokkas över Ullatti och Kompelusvaara till Tärendö och Korpilombolo. Vägen från Pajala norrut längs Muonioälven förlängdes först till Muodoslompolo och Saivomuotka, senare, mot slutet av 1930-talet, ända till trakten av Kuttainen, dit tidigare väg fanns från Karesuando.

Åtskilliga av de nya vägarna ägde en utpräglad karaktär av tillfartsvägar till järnvägarna. Kolers stationssamhälle blev en knutpunkt för vägar från västra delen av Pite och östra delen av Arvidsjaurs socken. Luledalen fick nya förbindelser mot malmbanan. Från Svartlåtrakten hade sedan åtskilliga år mjölkförsäljning till malmfälten ägt rum, men icke kunnat få önskad omfattning, därför att man vår, sommar och höst måste skicka mjölken omvägen över Hednoret eller Boden.[16] Dessa hinder undanröjdes nu genom en landsväg från Svartlå till Gransjö. Den nyss nämnda genomfartsvägen från Luledalen vid Edefors till trakten av Lansjärv inom Överkalix socken hade, innan den var helt utbyggd, nästan uteslutande prägel av tillfartsväg mot malmbanan.[17] Från södra delen av Jokkmokks socken byggdes en väg till Vuollerim. Den är att beteckna dels som utfartsväg för åtskilliga byar — något, som understrykes av de stora krokar, som den gör —, dels också som förbindelse mot malmbanan. Vidare må nämnas, att Kiruna några år in på 1920-talet erhöll direkt förbindelse med länets landsvägsnät. — Redan 1940 funnos flera tillfartsvägar klara till den på 1930-talet fullbordade inlandsbanan. Här må särskilt nämnas vägen från Arjeplog över Kasker till Slagnäs, vilken avsetts som huvudväg från Arjeplogs socken till inlandsbanan.[18]

Som en tredje riktlinje för vägnätets utbyggnad framstår skapandet av utfartsvägar från större eller mindre bebyggelseområden. Som redan av det föregående framgått, är karaktären av utfartsvägar dock många gånger inte renodlad. — Utfartsvägar byggdes inom praktiskt taget alla

[15] Proposition nr 34 till 1904 års riksdag.
[16] Landskansliets utslag nr 595 år 1915 samt handlingar därtill.
[17] Landskansliets utslag nr 137 år 1917 samt handlingar därtill.
[18] Landskansliets utslag nr 1103 år 1929.

delar av länet. Å ena sidan fingo t. ex. många av de yttersta kustbyarna nu sina kärrvägar ersatta av allmänna vägar. Å andra sidan äro ju ödebygdsvägarna inom lappmarkerna samt glesbebodda delar av kustlandet i flertalet fall inte annat än utfartsvägar.

Inom vissa områden ha skogsintressena gått i spetsen vid vägnätets utbyggnad. Ehuru åtskilliga av de så tillkomna vägarna numera äro allmänna, byggdes de dock som enskilda vägar. Jag behandlar dem därför i ett något senare sammanhang.

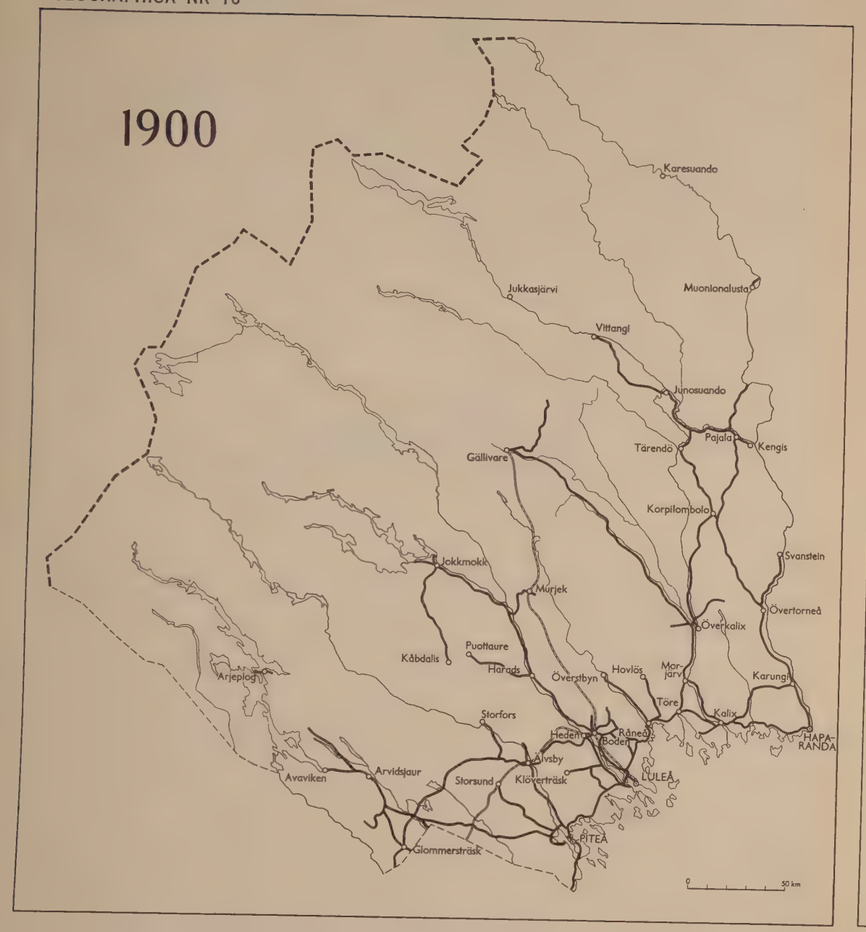
### De enskilda sommarlandvägarna.

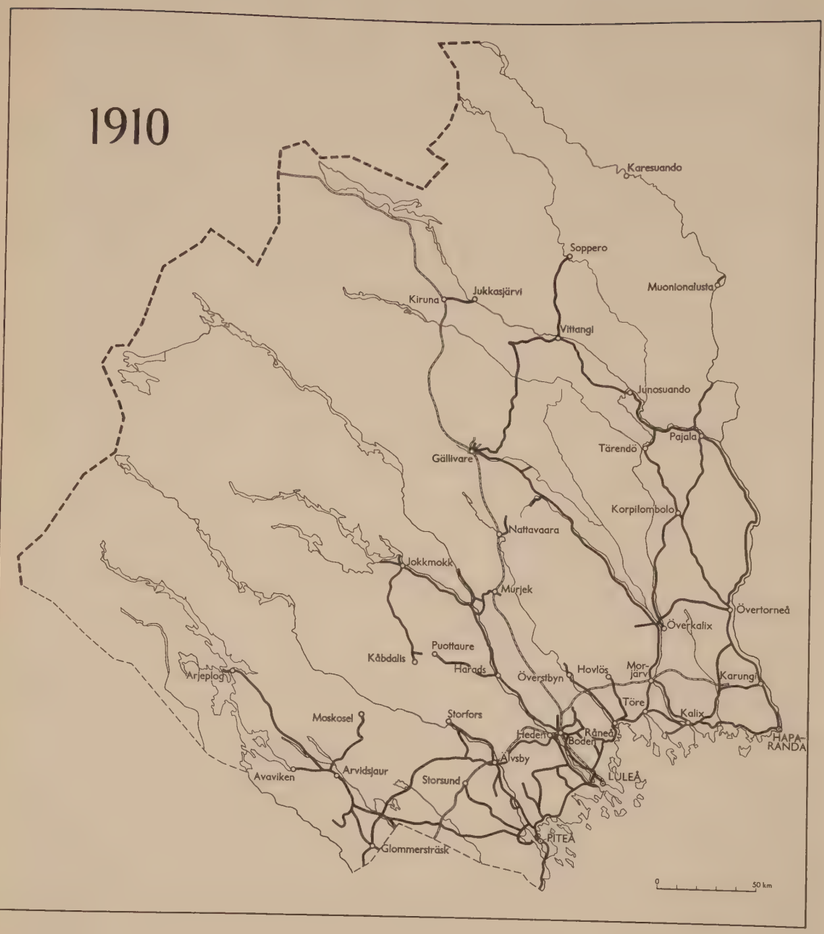
De enskilda körvägarna ha i likhet med de allmänna vägarna haft att uppvisa en rask utveckling under 1920- och 30-talen.

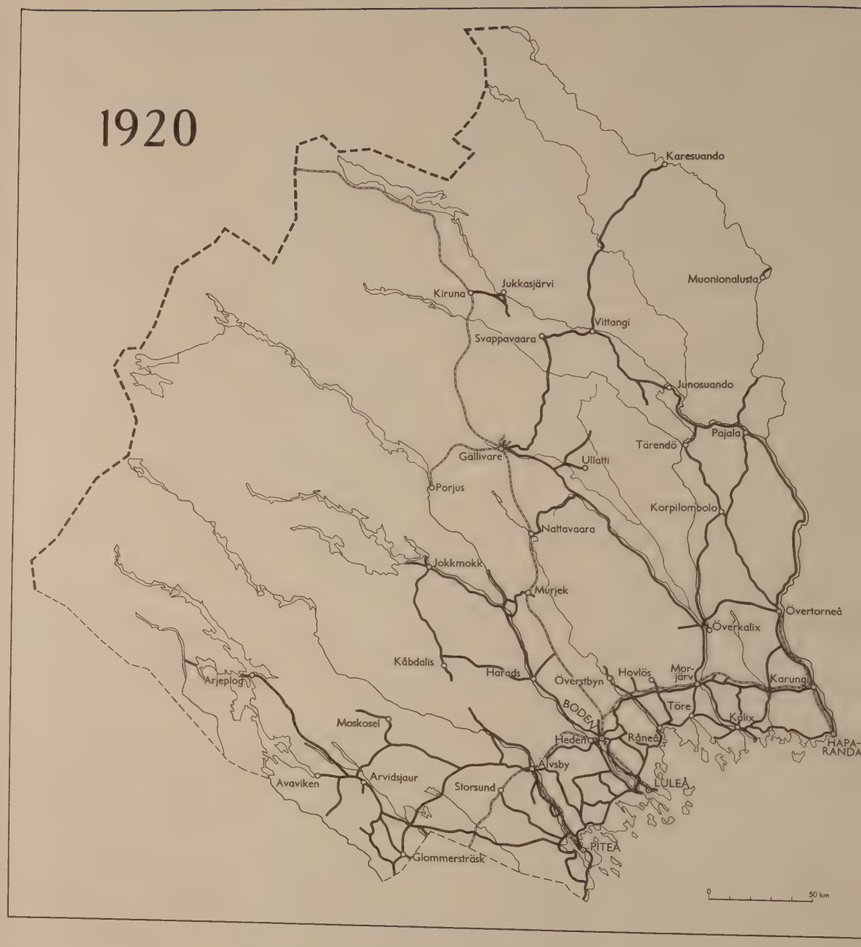
För att kunna driva ett rationellt skogsbruk — inte minst för att kunna företa virkestransporter med bil — ha ett stort antal körvägar byggts inom kronoparkerna. Sammanlagt funnos sålunda i oktober 1941 inom de olika reviren drygt 750 km. enskilda bilvägar.[19] Eftersom åtskilliga revirvägar dessförinnan övergått till allmänt underhåll, överskrider längden av samtliga av reviren byggda bilvägar 1 000 km. (däri inbegripet de vägar, som byggts före 1920). Särskilt inom ett par områden, där kronoparkerna bilda vidsträckta block, har genom domänverkets försorg ett flertal körvägar byggts.[20] I norra delen av Arvidsjaurs och södra delen av Jokkmokks ävensom angränsande delar av Arjeplogs och Älvsby socknar hade kronan redan före 1920 anlagt både släp- och körvägar. Denna verksamhet har fortsatts; nya vägar ha byggts och gamla omlagts. Till de längsta av revirvägarna i detta område hör den 1940 icke fullt färdiga vägen (Moskosel )Brännudden—Abraure—Lutton—N. Bergnäs. Denna väg har liksom flertalet andra revirvägar inom området blott kort tid efter färdigställandet övergått till allmänt underhåll. — Inom det andra området med ett flertal revirvägar, beläget i södra delen av Gällivare socken samt angränsande delar av Jokkmokks, Edefors och Råne socknar, var vägfattigdomen före 1920-talet påfallande. Bebyggelsen var gles, och behovet därför icke särskilt stort, vartill kom, att vidsträckta myrar starkt hämmade väglyggen. Vägen från Edefors över Lakaträsk, Mårdsel och Vuottas till trakten av Lansjärv bildade stommen i det nät av revirvägar, som huvudsakligen under 1930-talet utbyggdes i detta område. Vissa av vägarna ha snabbt blivit allmänna (Herkmyrvägen från Vuottas till trakten

[19] Stat. Off. Utredn. 1943: 4, s. 95.

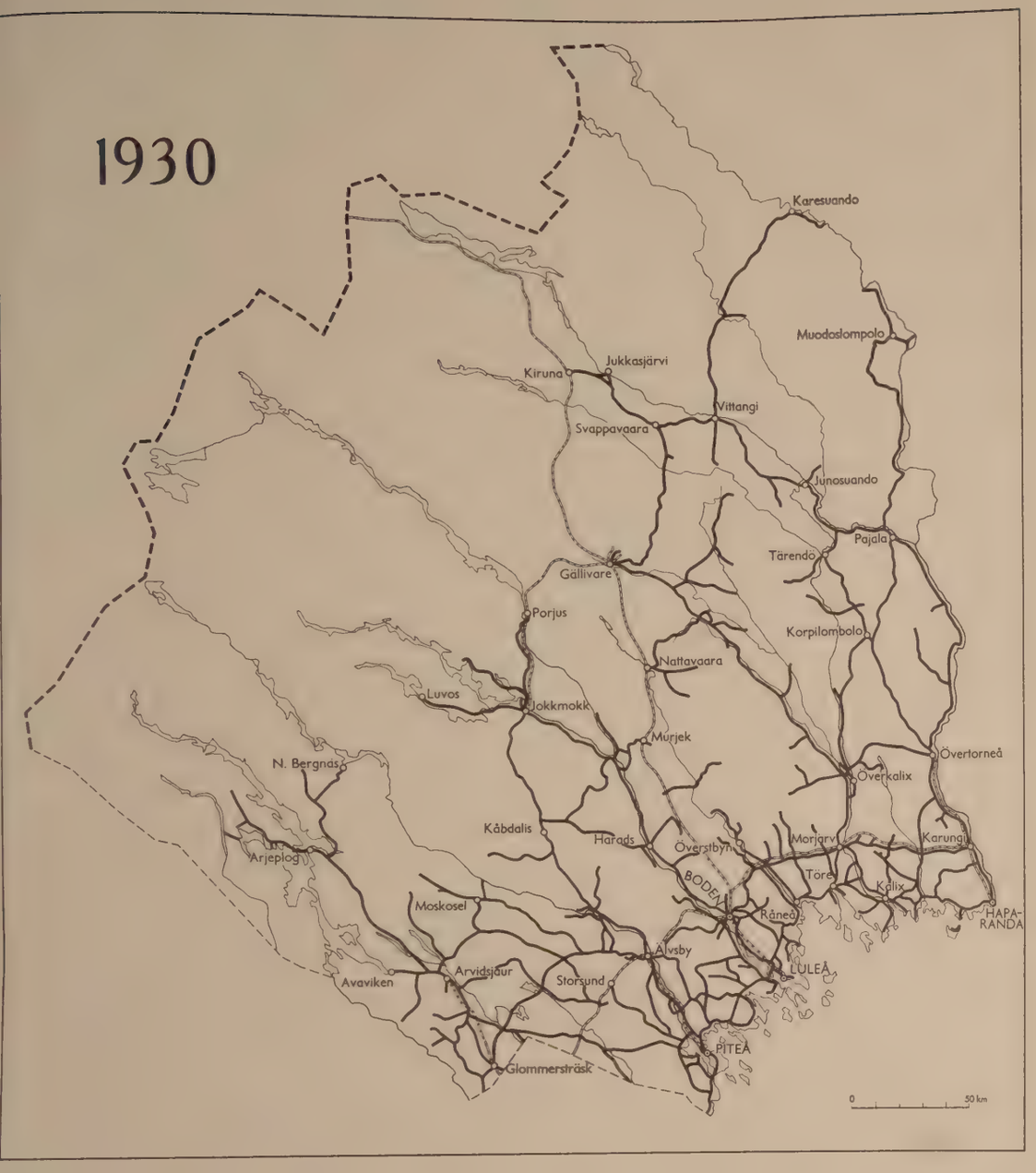
[20] Enl. uppg., som lämnats av jägmästarna inom de olika reviren.

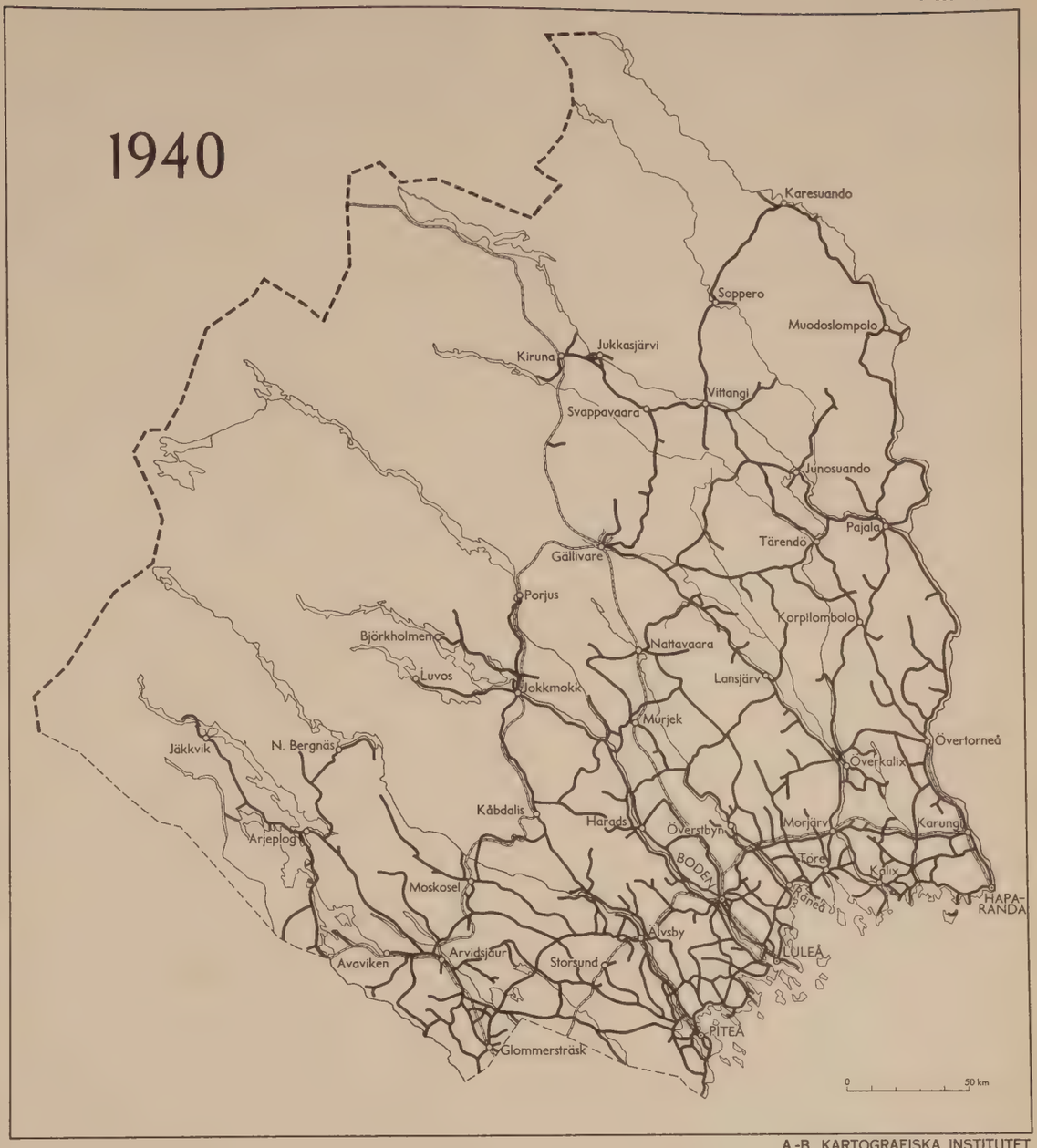



ALLMÄNNA VÄGAR INOM NORRBOTTENS LÄN 1900—1940




A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET
ESSELTE AB. STOCKHOLM 1945

av Nattavaara samt en väg från denna till Polcirkelns station). Bland de vägar, som vid 1940 års slut alltjämt underhöllos av reviren, må särskilt nämnas den 25 km. långa s. k. Flakabergsvägen från Grundträsk till Vuottas.

Under de båda senaste årtiondena ha några kortare körvägar även byggts av en sockenallmänning (Gällivare, 21 km. väg) samt ett par skogsbolag (Svanö AB, 13 km., Munksunds AB, 4 km.).[21]

1921 var det första år, då statsanslag beviljades till s. k. enskilda utfartsvägar. Dessa utgöras av körvägar från smärre bebyggelseenheter såsom småbyar och enstaka gårdar. Nästan undantagslöst äro de kortare än 10 km. Under 1920-talet voro anslagen till dem relativt begränsade, vanligen ej mer än omkring 50 000 kr. per år till vägföretag inom Norr-

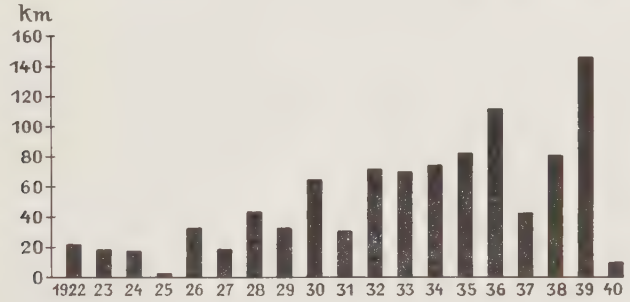



*Fig. 56. Längden av de under varje särskilt år färdigställda statsunderstödda enskilda utfartsvägarna,*

bottens län. De ökade emellertid snabbt under 1930-talet, då de för ett år (budgetåret 1938—39) uppgingo till 400 000 kr. Vanligen täckte statsbidraget blott ⅓ à ¼ av byggnadskostnaderna, till vilka också alltid ett mindre landstingsbidrag lämnades. Mellan 1921 och slutet av år 1940 färdigbyggdes nästan exakt 1 000 km. statsunderstödda enskilda utfartsvägar. Den stegrade takten i utbyggandet framgår av diagrammet fig. 56.

Denna vägbyggnadsverksamhet föll till större delen (c:a 70 % av den totala väglängden) på kustlandet. Pitebygdens vägdistrikt (Pite, Hortlax och Norrfjärdens socknar) svarade för inte mindre än 146 km. och Kalix vägdistrikt (Nederkalix, Töre samt Överkalix socknar) för 134 km. Inom Arvidsjaur byggdes hela 123 km. statsunderstödda enskilda utfartsvägar, ungefär dubbelt så mycket som inom Gällivare och Jokkmokk, vilka kommo närmast i tur bland lappmarkssocknarna.[22]

[21] Enl. meddelanden från sockenallmänningar och skogsbolag.

[22] Uppgifter rörande de statsunderstödda enskilda utfartsvägarna — sammanlagt rör det sig om c:a 400 olika företag — ha hämtats ur förteckningar å vägdirektörskontoret i Luleå.

År 1929 möjliggjordes erhållande av statsbidrag till »väg till sådant odlingsområde i Norrland och Dalarna, som med hänsyn till storlek, markbeskaffenhet och övriga förhållanden finnes vara väl ägnat att användas till jordbruk och framtidsbebyggelse . Före 1941 hade statsbidrag, motsvarande ¼ à ½ av de beräknade kostnaderna, lämnats till nära 300 km. sådana körvägar. Av dessa hade omkring 200 km. hunnit färdigställas. De benämnas vanligen nybyggesvägar eller odlingsvägar och äro sällan längre än några km., aldrig en mil.[23]

Som statliga eller statskommunala reservarbeten ha efter 1920-talets mitt byggts ett 40-tal km. enskilda körvägar. De äro antingen enskilda utfartsvägar eller odlingsvägar, men ingå icke i de ovan lämnade siffrorna på dessa.

Min redogörelse för de enskilda körvägarna är icke uttömmande. Åtskilliga vägar ha nämligen byggts av privata intressenter utan något bidrag från staten eller landstinget. Om dessa vägar torde det dock vara omöjligt att erhålla upplysningar annat än på ort och ställe.[24]

Under 1920- och 30-talen ha de för skogsbrukets räkning spångade stigarna i växande omfattning börjat ersättas med *cykelstigar*. Det visade sig i längden dyrbart både att bygga och underhålla de spångade stigarna, då spängerna måste vara av förstklassig tall men ändå efter relativt kort tid måste utbytas. Cykelstigarna äro visserligen dyrbarare i anläggning, men tarva ringa underhåll och möjliggöra t. o. m. trafik med motorcykel. För snabb lokalisering och släckning av skogseldar ha de visat sig vara av stor betydelse. De tjänstgöra f. ö. även som brandgator, då bortröjning av skogsavfall brukar ske några meter på vardera sidan av stigen. De ha vidare i många fall gjort det möjligt för skogsarbetarna att bo hemma under tiden för skogsarbetet.[25]

Den första cykelstigen inom Norrbottens län torde vara en av 8 km. längd från Önusberg till Byske inom Pite socken. Den byggdes 1924. Vid slutet av år 1940 funnos inom Norrbottens län sammanlagt omkring 950 km. cykelstigar. Av dessa hade domänverket — i vissa fall med bidrag från flottningsföreningarna — byggt inte mindre än 810 km.

---

[23] Uppgifter rörande odlingsvägarna äro hämtade ur förteckningar över de särskilda företagen, förvarade å landskansliet i Luleå.

[24] I de fall, där fördelningen av vägbyggnaden och vägunderhållet mellan intressenterna nödvändiggjort förrättning av lantmätare, torde dock alltid handlingar rörande de olika vägföretagen finnas å lantmäterikontoret i Luleå. Enligt meddelande därifrån finnes ingen bearbetning eller sammanställning gjord av dessa akter.

[25] Enl. uppg. av jägm. E. A:son Heijer, Arvidsjaur.

Sockenallmänningar hade byggt 75, och skogsbolag 5 km. cykelstigar, och slutligen hade några av flottningsföreningarna för att underlätta flottningsarbetet byggt ett 60-tal km. cykelstigar längs ett antal flottleder. Inom vissa delar av länet, såsom västra delen av Älvsby och Pite socknar samt södra delen av Arvidsjaurs socken ha verkliga nät av cykelstigar uppstått.[26] Se fig. 57.

För renskötselns underlättande ha inom fjällområdena i senare tid rösade stigar och broar anlagts. Samma områden ha under de sista

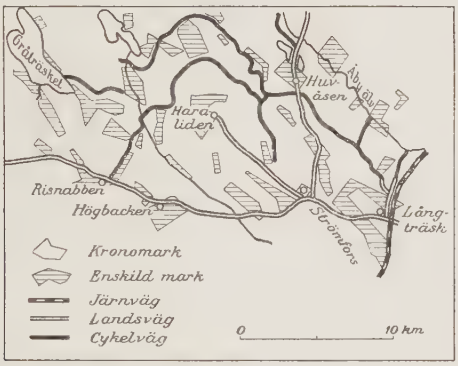



*Fig. 57. Inom vissa delar av Norrbottens län bilda cykelstigarna numera verkliga nät. (Cykelstigar år 1940 inom ett avsnitt av Pite socken. — Enligt kartor hos domänstyrelsen.)*

årtiondena genomdragits av ett flertal turistleder. Av dessa må nämnas den s. k. Kungsleden från Abisko över Saltoluokta och Kvikkjokk till Jäkkvik.[27] Den korsas av ett flertal tvärleder.

### De inre vattenvägarna.

Inom de områden, där ett utbyggt landsvägsnät förekommer, har automobiltrafiken berövat vattenvägarna nästan all betydelse annat än som flottleder. När t. ex. de på västra sidan av Råneälven bosatta prästholmsborna några år in på 1920-talet fingo landsvägsförbindelse med Råbyn och Niemisel, upphörde omedelbart alla längre båtfärder på älven. Tidigare hade man bl. a. färdats med båt till kvarn i Råbyn.[28]

[26] Uppgifterna rörande cykelstigarna ha lämnats av jägmästarna i samtliga revir, samtliga sockenallmänningar, samtliga flottningsföreningar samt de större skogsbolagen.

[27] Se Fröling 1941.

[28] Enl. uppg. av f. kronojägaren C. Larsson, Prästholm.

Ångbåtstrafiken på lugnvattnen i storälvarnas nedre lopp har upphört. Blott i de västra delarna av lappmarkerna med deras fåtaliga landsvägar äro vattenvägarna alltjämt viktiga. På de vidsträckta sjösystemen där pågår sommartid en livlig trafik med motorbåtar. Även den torde vara dömd att försvinna efter hand som landsvägsnätet bygges ut.

### De speciella vintervägarna.

Antalet särskilda vintervägar — fortfarande bortser jag från sådana, som stå i skogsbrukets tjänst — har ytterligare reducerats. T. o. m. vintervägar, som föranletts av nödvändigheten att kringgå färjställen med osäkra isförhållanden, ha upphört att begagnas, sedan man funnit på utvägar att förstärka isarna. Kustvintervägen söderifrån till Piteå hade sedan långt tillbaka i tiden gått från Högsböle över Slammermora och Pitfjärden till Skuthamn och korsade alltså ej som landsvägen det strida Pitsundet. Då svårigheter emellertid uppstodo genom att vintervägen lätt blåste igen och motortrafiken sålunda hindrades, beslöt man vid slutet av 1920-talet att vintertid lägga ut en pontonbro över Pitsundet.[29]

När motorplogning började bli allmän mot slutet av 1920-talet samt under 1930-talet, var det blott landsvägarna, som kommo att plogas. Endast i undantagsfall plogades särskilda vintervägar. Det var då helt naturligt, att trafiken drogs från de sistnämnda och helt koncentrerades till landsvägarna. När t. ex. landsvägen Kiruna—Vittangi—Soppero(—Karesuando) vid början av 1930-talet började motorplogas för biltrafik, konkurrerade den nästan omedelbart ut den tidigare flitigt nyttjade vintervägen från Kiruna över Jukkasjärvi och Sekkujoki vilstuga till Soppero.[30]

Förbättrad ekonomi hos den bofasta befolkningen, gynnsammare vägförhållanden och de nya kommunikationsmedlen ha lett till att renen nästan helt kommit ur bruk som dragare bland den bofasta befolkningen. Därmed har också den kategori av särskilda vintervägar, som kan kallas renvägar, i stor utsträckning försvunnit. Denna utveckling var dock mångenstädes avslutad redan långt före 1920-talet. Det har sålunda för mig uppgivits, att ren icke i mannaminne använts som dragare bland den bofasta befolkningen i Arjeplogs socken, inte ens bland lapska nybyggare inom socknens norra och svårtillgängliga del. Liknande uppgifter ha lämnats från Jokkmokks socken. Lapska nybyggare

[29] Landskanslіets utslag nr 105 år 1927. Uppg. av f. vägstyrelseordf. A. Stenberg, Lillpite.

[30] Enl. uppg. lämnad av J. H. Nilsson, Ö. Soppero. Jfr Ruong 1937, s. 32.

vid Stora Lulevatten använde dock renar för ved- och hökörslor till 1880-talets slut.[31] I Gällivare, Jukkasjärvi och Karesuando socknar ävensom de nordligaste kustlandssocknarna använde dock den bofasta befolkningen ren åtskilliga år in på 1900-talet.[32] I Tjautjasjärvi och Pauki byar, några mil norr om Gällivare kyrkplats, var renen den enda dragaren till omkring år 1905[33]; i Dokkas höll en person ännu på 1920-talet renar för hemkörslor och timmerdrivning.[34] I Jukkasjärvi kyrkby och i Kurravaara anskaffades de första hästarna omkring år 1870, men i den förstnämnda byn hade ett hushåll körrenar ännu 1922.[35] I Övre och Nedre Soppero samt Lannavaara byar ha renar använts vid en del körslor ännu efter 1935.[36] I flera byar i Karesuando socken såsom kyrkbyn, Kuttainen och Maunu, nyttjas alltjämt renar som dragare, dock endast för hemforsling av hö och ved under förvintrarna.[37]

Särskilt inom områden utan körvägar äro alltjämt åtskilliga speciella vintervägar i bruk. Inom Jukkasjärvi socken höllos sålunda under tiden 1928—1933 enbart genom vägstyrelsens försorg inte mindre än ett 40-tal mil särskilda vintervägar utprickade.[38] I Arjeplogs socken skulle fr. o. m. 1 jan. 1937 utsedda snöploglag låta bulta 41 mil vintervägar. Ytterligare 18 mil skulle hållas utprickade.[39]

### Vägnätet inom Norrbottens län omkring år 1940.

Om vi vilja jämföra vägtätheten inom Norrbottens län med andra områdens, medger icke det statistiska materialet någon annan grund för jämförelsen än de allmänna vägarna. Vid 1940 års slut hade landsbygden inom Norrbottens län sammanlagt 6 703 km. allmänna vägar[40], vilket innebär, att i medeltal 68 m. allmän väg funnos per kvkm. av länets landareal. Inom hela riket funnos vid samma tid i medeltal

---

[31] Enl. uppg., som för min räkning införskaffats av kommunalnämndsordf. Hj. Dahlén, Arjeplog, och f. vägstyrelseordf. A. Fjellström, Jokkmokk.

[32] Se Berggren 1913.

[33] Enl. uppg. av Frans Martinsson, Tjautjasjärvi.

[34] Enl. uppg. av folkskoll. Seth Henriksson, Gällivare.

[35] Ruong 1937, s. 32, not 12.

[36] Enl. uppg. av folkskoll. G. Tolonen, Ö. Soppero.

[37] Enl. uppg. av vägm. A. Sandström, Karesuando.

[38] Enl. handlingar hos Jukkasjärvi vägstyrelse.

[39] Wolff 1940, s. 282.

[40] Inom städerna funnos vid samma tidpunkt mellan 40 och 50 km. allmän väg, gator ej inräknade (enligt meddelanden från städernas drätselkamrar).

216 m. allmän väg per kvkm.[41] Tätast var vägnätet inom Skånelänen, av vilka Malmöhus län hade 838 m. och Kristianstads län 568 m. väg per kvkm. Norrbottens län var det, som var sämst lottat. Därnäst kom Jämtlands län med 88 m. per kvkm. och Västerbottens län med 141 m.

Väglängden per kvkm. inom de då gällande vägdistrikten var vid slutet av år 1940:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nederluleå | 265 | Arvidsjaurs | 123 |
| Älvsby | 196 | Pajala | 92 |
| Pitebygdens | 183 | Gällivare | 36 |
| Råneå | 178 | Jokkmokks | 32 |
| Överluleå | 177 | Arjeplogs | 28 |
| Torneå | 166 | Jukkasjärvi | 23 |
| Kalix | 162 | | |

Vägtätheten var alltså störst inom vägdistrikt i närheten av kusten och minst inom de lappmarksdistrikt, som nådde fram till gränsen mot Norge, d. v. s. innefattade större fjällområden.

Vägnätets uttunning mot väster och nordväst kommer kanske bäst till synes vid en granskning av vägtätheten inom olika naturgeografiska zoner. Inom området nedanför högsta marina gränsen uppgick väglängden till 192 m. per kvkm. land, inom området därovanför blott till 40 m. — siffror, som säkerligen icke äga någon större exakthet, eftersom gränsens läge mångenstädes icke är känd i detalj.[42] Om från området över högsta marina gränsen avskiljes förfjälls- och fjällzonerna (enl. S. De Geer) var vägtätheten inom det återstående området, som innefattar kustlandets högre och lappmarkernas lägre belägna delar, så stor som 112 m. per kvkm. Inom förfjällmassivens område sjönk väglängden till 28 m. per kvkm., medan fjällregionen var nästan fullständigt utan väg — knappt 1 m. per kvkm.[43]

Denna fördelning av de allmänna vägarna inom länet är säkerligen i första hand beroende på befolkningsfördelningen. Genom sin inverkan

---

[41] Stat. Årsb. 1943, tab. 135. — Siffran hänför sig liksom följande länssiffror till slutet av år 1941. För 1940 torde inga uppgifter om längden av de allmänna vägarna finnas publicerade. I Norrbottens län funnos vid slutet av år 1941 69 m. väg per kvkm. av landarealen.

[42] Området nedanför högsta marina gränsen uppgår till c:a 18 500 kvkm., bortsett från sjöar och vattendrag, medan området ovanför har en areal av drygt 80 000 kvkm.

[43] Om dessa siffror gäller i ännu högre grad, att de äro mycket ungefärliga. Avgränsningen av förfjälls- och fjällområdena måste ju bli mycket summarisk. Därtill kommer, att gränserna hämtats från De Geers skissartade karta.

på denna ha de naturgeografiska faktorerna dock indirekt haft en ofantlig betydelse för vägtätheten. Men även direkt ha naturförhållandena utan tvekan spelat en mycket viktig roll, främst genom terrängens inverkan på vägbyggnadskostnaderna.

Från denna mera landskapsgeografiska syn på vägnätet övergår jag till en undersökning av i vilken mån befolkningens krav på vägförbindelser äro tillgodosedda. Därvid komma ytterligare synpunkter av betydelse för frågan om vägtätheten inom olika länsdelar att framhållas.

Det har varit vanligt, att man satt väglängden i relation till folkmängden för att få ett mått på vägbehovets tillgodoseende. Hur föga upplysande ett sådant förfaringssätt är, framgår av att Arjeplog, som i vägavseende kanske var det sämst lottade av länets vägdistrikt, 1940 dock hade de flesta meterna allmän väg per invånare. En riktig bild av vägnätets tillräcklighet eller otillräcklighet kan endast erhållas genom detaljerade analyser. Till de viktigaste frågorna, som då böra besvaras, hör denna: *I vilken utsträckning förekommer bebyggelse utan tillgång till körväg?* Ett exakt svar härpå fordrar kännedom om varje särskild bebyggelseenhets vägförhållanden. Vid de undersökningar, som jag företagit häröver, har jag emellertid, för att arbetet icke skulle bli allt för tidsödande, vidtagit vissa förenklingar, för vilka en närmare redogörelse skall lämnas.

Min undersökning över bebyggelse utan tillgång till körväg företogs huvudsakligen under år 1943. Smärre kompletteringar verkställdes dock under år 1944. Det visade sig under undersökningens gång, att dess tillförlitlighet ökade, om den hänfördes till så aktuella förhållanden som möjligt. De modernaste uppgifterna rörande befolkningens storlek lämnade vid tiden för undersökningen 1943 års mantalslängder[44] (som hänföra sig till årsskiftet 1942—1943). Det var därför naturligt, att undersökningen borde avse tillståndet den 1 jan. 1943. — Nackdelen av att den fastställda tidsramen för avhandlingen härmed sprängdes anser jag obetydlig och mer än väl uppvägas av ökad tillförlitlighet hos källmaterialet ävensom stegrad aktualitet hos undersökningen.

Med *bebyggelse utan körväg* (även *väglös bebyggelse*) avser jag sådan, vars utfartsväg utgöres av vattenväg, gångstig, släpväg eller också kärrväg, om nämligen vägens beskaffenhet är sådan, att den sommartid blott med stort besvär kan trafikeras med enklare hjuldon, däremot icke med bil. Med bebyggelse med körväg avser jag följaktligen sådan, vars utfartsväg i sämsta fall utgöres av en någorlunda framkomlig kärrväg. Till den senare typen av bebyggelse har jag emellertid också fört all sådan, som är belägen intill järnvägsstation eller järnvägshållplats, även om körvägsförbindelse skulle saknas. Också banvaktstugorna har jag fört dit. Huvudsyftet med

[44] Vid tiden för undersökningen förvarade på Landskontoret i Luleå.

undersökningen har nämligen varit att söka urskilja den bebyggelse, som har det sämst ställt i kommunikationshänseende, och dit kan knappast den nu nämnda bebyggelsen intill järnvägarna räknas.

Tillvägagångssättet vid undersökningen var följande. Ur 1943 års mantalslängder hämtades uppgifter om namn på och invånareantal inom de olika bebyggelseenheterna. Åtskilliga av dessa kunde omedelbart eller efter jämförelse med modernt kartmaterial avföras från diskussionen såsom ägande körväg. Övriga bebyggelseenheter uppsattes i förteckningar, som tillställdes personer med god lokalkännedom: präster, kommunalnämndsordförande, överlärare, landsfiskaler, fjärdingsmän, vägstyrelseordförande, vägmästare, blockledare m. fl. För att icke fresta sagesmännens tålamod allt för mycket, ville jag icke anhålla om uppgifter rörande vägförhållandena för varje bys alla hemman, lägenheter etc. Förteckningarna kommo därför icke att uppta annat än hela byar + givetvis alla sådana smärre bebyggelseenheter som i mantalslängderna registrerades under egna namn: enstaka hemman, kronotorp etc. Det är emellertid ett välbekant förhållande, att gårdarna inom de norrbottniska byarna ofta ligga vitt kringspridda. Om några av gårdarna i en by äro försedda med körväg, är det därför icke sagt, att alla äro det. Som jag nyss framhållit, torde det stöta på synnerligen stora svårigheter, att få vägförhållandena inom varje särskild by helt utredda. Jag har då vidtagit den inskränkningen i begreppet bebyggelse utan körväg, att jag dit endast räknat sådan, som ligger minst 1.5 km. från körväg (resp. järnvägsstation och hållplats). Antalet gårdar inom varje by, som måste undersökas särskilt[45], har därigenom nedbringats, och möjligheten att erhålla svar från sagesmännen har ökat i motsvarande mån. De angivna gårdarna äro t. o. m. så få, att det vanligen icke mött några större hinder att erhålla tillförlitliga folkmängdsuppgifter rörande dem från sagesmännen eller från pastorsämbetena. Därigenom kunde omvägen över mantalslängderna, i detta fall avsevärd beroende på identifieringssvårigheter, undvikas. Nackdelen med inskränkningen synes å andra sidan icke vara särskilt stor. Det finnes nämligen, enligt de undersökningar jag företagit, blott ringa bebyggelse, som är utan körväg, men ligger närmare sådan än 1.5 km. Det förhåller sig tydligen så, att, om körväg finnes inom ett avstånd på ett par km., även enstaka gårdar snabbt skaffa sig för hjuldon framkomliga utfartsvägar dit. Ett undantag härifrån utgör dock sådan bebyggelse, vars utfart spärras av bredare vattendrag eller som ligger på öar. Jag medger gärna, att det varit önskvärt att uppgifter kunnat lämnas även om denna bebyggelse, vars utfartsmöjligheter äro starkt beskurna under de tider, då isarna varken bära eller brista. Antalet personer, som äro bosatta på mindre än 1.5 km. avstånd från körväg och vilkas utfartsväg helt eller delvis utgöres av vattenväg, är med säkerhet ringa.[46]

Vissa förenklingar ha vidare måst företas i fråga om den lapska befolkningen. Beträffande de nomadiserande lapparna är det klart, att de helt måste lämnas utanför diskussionen. Då skulle alltså återstå att avgöra, om de bofasta lapparna ha

---

[45] Vid de skriftliga förfrågningarna ha sagesmännen anmodats yttra sig om sådan bebyggelse, som av publicerade kartor att döma kunnat antas vara väglös. men också uppmanats lämna upplysningar om sådan väglös bebyggelse, som icke upptagits i mina förteckningar.

[46] Publicerade kartor ge t. ex. anvisning på en eller annan gård på öar i Torneälven. Blott i Arjeplog är antalet personer med kort sjöväg som enda utfartsväg något högre (bl. a. Kallön).

tillgång till körväg eller ej. Som bekant är emellertid gränsen mellan bofasta och nomadiserande lappar ytterst labil. — I mantalslängderna uppföras lapparna dels skrivna på vissa boställen, dels uppförda under lappbyar. I det förra fallet är saken klar. Dessa lappar äro bofasta, vanligen sedan åtskillig tid tillbaka. Deras vägförhållanden ha därför utretts. Av de i lappbyar uppförda lapparna ha skogslapparna räknats som bofasta, och läget av deras bostäder i förhållande till körväg utretts. Däremot har jag helt bortsett från de i mantalslängderna under fjällappbyar uppförda lapparna, bl. a. beroende på de stora svårigheterna att få aktuella uppgifter. I mantalslängderna lämnas nämligen inga uppgifter om graden av bofasthet, utan jag hade från lapparna direkt (eller möjligen från lapptillsyningsmännen) måst införskaffa upplysningar rörande varje särskild person. Därtill kommer så de ytterst labila bosättningsförhållandena. — Innan jag helt lämnar fjällapparna, skall jag emellertid meddela några upplysningar rörande bofastheten inom olika lappbyar.

1943 voro sammanlagt 2 181 personer förda under fjällappbyar i mantalslängderna. Följande byar voro att anse som praktiskt taget helt nomadiserande: Könkämä, Lainiovuoma, Saarivuoma, Luokta-Mavasvuoma, Semisjaur-Njarg och Arjeplog. Dessa byar hade en sammanlagd folkmängd på 805 personer. Lapparna i övriga lappbyar (Talma, Rautasvuoma, Kaalasvuoma, Norrkaitum, Mellanbyn, Sörkaitum, Sirkas och Tuorpon), med en befolkning på sammanlagt 1 376 personer, voro till mycket stor del bofasta. Många av dem ägde icke ens renar. Beträffande Sirkas och Tuorpon har jag genom lapptillsyningsman J. Andersson i Jokkmokk lyckats erhålla mera detaljerade uppgifter (gällande för år 1944). Av de 260 lapparna i Sirkasbyn betecknas 60 som bofasta och icke renskötande, återstoden som renskötande. Av de renskötande hade 66 tillgång till egna hus och torde därför närmast vara att beteckna som bofasta. Även bland de övriga 134 renskötande lapparna torde funnits sådana, som snarast voro att anse som bofasta. Av de 93 personerna i Tuorpon betecknades 13 som bofasta och icke renskötande, 11 som renskötande med hus och 69 som renskötande utan egna hus. Beträffande de bofasta uppgavs i flera fall, att bosättningen var tillfällig. — Av de bofasta i Sirkas och Tuorpon, rörande vilkas hemvist uppgift erhållits, bodde 24 intill körväg och 32 på betydande avstånd från sådan. Praktiskt taget alla hus tillhörande renskötare lågo i samhälle med körväg.

Sedan ovan relaterade avgränsningar företagits, kunde jag konstatera, att den väglösa befolkningen inom Norrbottens län den 1 jan. 1943 utgjorde 5 321 personer. Det motsvarade 2.41 % av länets befolkning (minus fjällappbyarnas).[47] (Befolkningen på öar i Bottniska viken räknas därvid ej som väglös.) — Antalet personer utan körväg inom varje särskild landskommun framgår av tabell 14.

---

[47] Enligt meddelande av landshövding G. Rosén vid den andra Härnömässan (1942) beräknades 1941 den väglösa befolkningen inom Västerbottens län till 9 200 personer. Med väglös avsågs bebyggelse, som saknade en för hästfordon någorlunda framkomlig väg. Då närmare distinktioner saknas, är det omöjligt anställa några jämförelser med siffrorna för Norrbottens län.

Tabell 14. *Antalet personer utan tillgång till körväg inom Norrbottens läns landskommuner 1 jan. 1943 (befolkning å öar i Bottenviken ej inräknad).*

| Kommun | Personer utan körväg | Väglös befolkning i % av hela kommunens (minus fjällappbyarnas). |
|---|---|---|
| Hortlax | — | — |
| Piteå landskommun | 176 | 1.26 |
| Norrfjärden | 17 | 0.35 |
| Älvsby | 26 | 0.28 |
| Nederluleå | — | — |
| Överluleå | 103 | 1.03 |
| Edefors | 98 | 2.53 |
| Råneå | 272 | 2.99 |
| Töre | 27 | 0.52 |
| Nederkalix | 9 | 0.06 |
| Överkalix | 396 | 4.49 |
| Nedertorneå | 7 | 0.15 |
| Karl-Gustav | 25 | 0.71 |
| Hietaniemi | 116 | 4.38 |
| Övertorneå | 6 | 0.09 |
| Korpilombolo | 179 | 5.03 |
| Tärendö | 10 | 0.45 |
| Pajala | 46 | 0.71 |
| Junosuando | 147 | 8.08 |
| Arvidsjaur | 556 | 5.40 |
| Arjeplog | 1 409 | 31.33 |
| Jokkmokk | 765 | 9.12 |
| Gällivare | 563 | 2.69 |
| Jukkasjärvi | 220 | 1.23 |
| Karesuando | 148 | 17.39 |

En verkligt stor väglös befolkning finnes, som av tabellen framgår, i samtliga lappmarkssocknar ävensom några av kustlandssocknarna. En närmare inblick i den väglösa bebyggelsens läge ger Pl. IX[48], till vilken jag skall lämna en relativt utförlig beskrivning.

[48] Det har ofta vållat betydande svårigheter att fastställa den väglösa bebyggelsens läge. En stor del av denna bebyggelse finnes nämligen icke utlagd på några publicerade kartor. Ofta är den f. ö. icke heller upptagen i Svensk ortförteckning 1939. För att fastställa läget av sådan bebyggelse har jag måst rikta särskilda förfrågningar till ett stort antal personer.

(Jag vill i detta sammanhang göra ett påpekande. I »Norrland. Natur, befolkning och näringar» förekommer en karta (Pl. 6) över Norrlands jordbruksgårdar

Om vi börja granskningen i kustlandet, visar det sig, att några rätt stora väglösa byar finnas inom socknarna kring nedre Pitedalen. I Pite landskommun ha sålunda Kalamark och Granträskmark, trots närheten till de tättbebyggda områdena kring Pitefjärdarna, en mycket dålig utfartsväg. I Markbygden — den västra, ganska glest bebodda delen av Pite socken — samt angränsande delar av Älvsby socken ligga ett antal gårdar utan körväg; i intet fall är avståndet till sådan större än en halvmil.

I Luledalen förekommer väglös bebyggelse först flera mil från kusten.[49] I de västra delarna av Överlule och Edefors socknar sakna flera stora byar körväg. Jag vill särskilt nämna Rödingsträsk med ett 40-tal invånare, som ha en 6 km. lång släpväg som utfartsväg. I östra delen av Edefors socken fanns till helt nyligen ett stort antal väglösa gårdar, men utfartsförhållandena ha där starkt förbättrats, bl. a. genom av Svanö AB byggda vägar. Längre söderut ha militära skäl förhindrat, att byn Trehörningen på gränsen till Råneå fått körväg (nu blott släpväg om c:a 5 km. längd).

Råne sockens övre del äger talrika väglösa gårdar, dock inga större väglösa byar. Inom två särskilda områden, nämligen intill gränsen mot Lulesocknarna samt söder om Hovlössjön, ha militära hinder för körvägar förelegat. Särskilt i socknens nordvästra del äro terrängförhållandena delvis svåra och ha fördröjt vägbyggen. — Å Pl. IX avgränsas Råne socken tämligen skarpt från kringliggande genom den rika förekomsten av väglös bebyggelse. Det tyder på att även någon för hela socknen gemensam faktor ligger bakom väglösheten. En orsak torde vara bebyggelsens karaktär. Antalet enstaka gårdar och smärre byar förefaller nämligen att vara ovanligt stort. Det är naturligt, att sådan bebyggelse haft mindre resurser till sitt förfogande än större byar. Men därtill kommer, att Råneå under en lång följd av år tyngts inte bara av hög vägskatt utan även av synnerligen hög kommunalskatt.

I Töre socken förekommer, om vi bortse från öarna i Bottenviken (med sammanlagt 67 invånare), en enda by utan körväg. Även i detta fall ha militära hinder för vägbygge förelegat. Även Nederkalix socken har det gynnsamt ställt med blott några få väglösa gårdar. I östra delen av socknen förekomma visserligen ett antal smärre byar utan

---

och jordbruksbyar. Den är sammanställd efter Generalstabens översiktskarta över Sverige i skala 1:400 000, som upptar långt ifrån all jordbruksbebyggelse. Därigenom har kartan kommit att bli synnerligen ofullständig, vilket i lappmarkssocknarna är särskilt påtagligt).

[49] På öar i Lule skärgård bo emellertid inte mindre än 240 personer.

banad väg, men de ha dock ganska goda utfartsmöjligheter. Terrängen i trakten utgöres nämligen av mycket jämnt hedland, där jordarten består antingen av rent isälvsmaterial eller s. k. Kalixpinnmo. Även med bil tar man sig utan större svårighet fram till byarna. De äro Bodön (34 pers.), Säivisnäs (21), Grundträsk (6), Kilhammar (4), Tvärfallfors (6), Pilkkajärvi (20) och Lomben (29).

Foto G. Hoppe aug. 1939.

*Fig. 58. Till Bastusund och Kolaviken i östra delen av Råne socken kan man i nödfall ta sig fram med kärra eller cykel. Vägen dit är försedd med denna enkla träbro, byggd omkring år 1900.*

I Överkalix socken ligga flera av länets största väglösa byar. Intill norra ändan av sjön Alsjärv bo nära 200 personer, vilkas utfartsväg utgöres av en gångstig till den med körväg försedda byn Lomträsk eller av båtväg över sjön. I den sydöstra delen av socknen fanns ännu 1940 åtskillig bebyggelse utan körväg, men senare har landsväg byggts bl. a. förbi byn Mjöträsk med ett 40-tal invånare. — Den betydande förekomsten av väglös bebyggelse inom Överkalix beror otvivelaktigt i hög grad på de sedan länge osedvanligt höga skatterna, som måste verkat starkt hämmande på eventuella nya vägföretag.

I de fyra nedersta Tornedalssocknarna är förekomsten av bebyggelse utan körväg relativt ringa. Till detta torde starkt ha bidragit, att

bebyggelsen till mycket stor del utgöres av stora och medelstora byar, vilkas förseende med körväg ansetts vara räntabelt.

I Pajala vägdistrikt (Korpilombolo, Tärendö, Pajala och Junosuando socknar) förekomma åtskilliga relativt stora byar utan körväg. Det är här glest mellan byarna och vägnätet är i sin helhet ungt, vilket kan förklara, att några, mera avsides belägna byar ännu icke hunnit få väg. Iso Puolamajärvi, Juoksuvaara, Nuoksujärvi, Kurkkio och Oksajärvi ligga alla på betydande avstånd från väg, i flera fall avsevärt över en mil.

Arvidsjaur är den av lappmarkssocknarna, som har det tätaste vägnätet. Den konkurrerar i detta avseende framgångsrikt med flera av kustlandssocknarna. Även om man sätter väglängden i relation till folkmängden är socknen gynnsamt lottad. Hur litet dessa siffror emellertid säga om vägbehovets tillgodoseende, framgår av att blott 3 socknar inom länet ha större väglös befolkning än Arvidsjaur (Gällivares försprång är f. ö. mycket obetydligt). Även procentuellt sett är den väglösa befolkningen betydande. Medelavståndet till körväg — beräknat på basis av varje särskild persons avstånd till sådan — är dock relativt kort, omkring 4 km.[50] — Den höga siffran på den väglösa befolkningen torde delvis bero på bebyggelsetypen. Visserligen finnas särskilt i socknens södra del åtskilliga stora byar, men antalet småbyar och enstaka gårdar är mycket stort. Till många av dessa smärre bebyggelseenheter ha körvägar ännu inte hunnit byggas, medan praktiskt taget alla större byar numera ha väg. Gallejaur, som är den största väglösa byn, har drygt 40 invånare. — Bebyggelsen utan körväg ligger spridd över stora delar av socknen. Starkare anhopning av sådan anträffas vid Skellefteälvens sjölika utvidgning Levattnet samt längs Byskeälven.

Av alla länets socknar torde Arjeplog vara den, som är sämst försedd med körvägar, vilket bl. a. tar sig uttryck i den exceptionellt höga procenten väglös befolkning. Därtill kommer att avståndet till körväg för denna befolkning är högst betydande, i medeltal omkring 11 km. De, som bo längst in i fjällen, ha upp till 5 mil till närmaste körväg. — En stark anhopning av väglös bebyggelse finnes inom socknens södra del, såväl i Laisälvens dalgång som vid Storavans, Uddjaurs och Hornavans stränder. Inom socknens norra del, inte minst i Piteälvens dalgång finnes likaledes ett stort antal gårdar utan körväg; här ligga dock gårdarna mera spridda. — Ett flertal faktorer ligga bakom den myckna väglösa bebyggelsen inom Arjeplogs socken. Skattebördan har varit be-

[50] Beräknat efter de brukliga gångstigarna, släpvägarna etc. till närmaste körväg.

tydande och skatteunderlaget ringa. Bebyggelsen består huvudsakligen av långt ifrån varandra belägna småbyar och enstaka gårdar, som haft för klena resurser för att själva kunna bygga utfartsvägar. Terrängen är mångenstädes besvärlig och verkar fördyrande på vägbyggen. Slutligen ha de vidsträckta, sammanhängande vattenytorna så underlättat förbindelserna sommartid, att behovet av körvägar starkt minskats. Av den väglösa befolkningen inom socknen bodde 1 jan. 1943 inte mindre än 800 personer, d. v. s. över hälften vid lugnvattenytor, som på något ställe stodo i kontakt med körväg. Denna uppgift är ägnad att belysa den betydelse, som vattenvägarna alltjämt ha inom vissa delar av länet.

Även Jokkmokks socken hyser en avsevärd befolkning utan körväg. En påfallande anhopning av sådan finnes i området sydväst om Vuollerim, bl. a. kring Kopponis. Huvuddelen av den väglösa bebyggelsen ligger emellertid vid de övre loppen av Pärlälven samt Lilla och Stora Lule älvar. Särskilt intill Lilla Lule älv förekomma flera stora byar utan väg: Kvikkjokk med ett 70-tal invånare, beläget nära 7 mil från körväg, Njavve med nära 30 personer, 4 mil från väg, samt Tjåmotis, likaledes med ett 70-tal invånare och beläget omkring 2½ mil från väg. Lilla Lule älvs sjökedja bildar en nästan sammanhängande vattenväg ända från Kvikkjokk, på vilken regelbunden båttrafik upprätthålles under sommarmånaderna. Genom att sjöarna isläggas vid mycket olika tidpunkter, blir Kvikkjokk nästan helt avstängd från yttervärlden under ett par månader på förvintrarna. Svåra terrängförhållanden — bl. a. är Saggats norra strand mycket brant och delvis fylld av stenskravel — ha fördröjt arbetena på landsväg mellan Björkholmen och Kvikkjokk, vilka dock igångsatts före år 1943. Märkligt nog bygges först sträckan från Kvikkjokk till Årrenjarka vid Saggats mellersta del. Just däremellan är Saggats isläggning exceptionellt sen; en landsväg å denna sträcka skulle därför avsevärt förkorta den tid, då Kvikkjokk är isolerat. — I Stora Lule älvs dalgång ligger den väglösa bebyggelsen framförallt vid den nedersta av sjöarna, Stora Lulevatten. Det gäller även den del av dalgången, som faller inom Gällivare socken. Denna bebyggelse har god sjöförbindelse med inlandsbanan. Inte mindre än 9 mil till körväg har det 10-tal personer, som äro bosatta vid Suorva.

Den väglösa bebyggelsen inom Gällivare socken ligger tämligen spridd. Den starkaste anhopningen förekommer i området norr om Nattavaara på ömse sidor om malmbanan. Terrängförhållandena äro där mycket ogynnsamma för vägbyggen beroende på vidsträckta sankmarker. — Inom norra delen av socknen utgöres bebyggelsen till mycket stor del av storbyar, av vilka flertalet uppfångats av vägarna till Svappa-

vaara och Masugnsbyn. Av de väglösa byarna ligga Pauki, Veiki och Sjaunja längst från körväg eller järnvägsstation. Till Neitisuando var landsväg under byggnad 1943.

Jukkasjärvis väglösa bebyggelse utgöres av ett fåtal relativt stora byar med isolerat läge. Några av dem ligga längs Kalixälvens övre lopp och ha, delvis tack vare att turistströmmen mot Kebnekaise drar fram

Foto Nordiska Muséet.

*Fig. 59. Den stora byn Lainio i Jukkasjärvi socken fick landsväg först omkring år 1930. Den hade dessförinnan en mycket primitiv utfartsväg som denna bild visar.*

här, relativt goda förbindelser med Kiruna. I socknens nedre del finnes blott en by, Vuopio, som är utan väg. Bebyggelsen är där liksom i delar av Gällivare samlad i stora byar, och vägnätet har icke behövt göras tätt, för att de skulle få kontakt med det.

Inom Karesuando är bebyggelsen likaledes delvis samlad i större byar, av vilka flertalet nås av socknens få landsvägar. Väster om landsvägen längs Muoniodalen ligga ett antal gårdar på bortåt en mils eller längre avstånd från körväg. Till länets mest isolerade bebyggelse höra fjällstugorna längs den gamla färdvägen till Skibotn. Keinovuopio har 7 mils båtväg till närmaste landsväg och Kummavuopio, den svenska be-

byggelsens nordligaste utpost, 8 mils. Till körväg i Norge är avståndet från de översta fjällstugorna dock betydligt mindre. Sedan under de senaste åren landsväg byggts på den finska sidan av Könkämä-älven till Norge är avståndet till (under mera normala förhållanden tillgänglig) körväg ganska obetydligt.

Beträffande kartan över den väglösa bebyggelsen, Pl. IX, vill jag slutligen framhålla, att jag på särskilt sätt markerat områden med ett avstånd av 8—20 resp. över 20 km. till körväg eller järnvägsstation (hållplats).[51] I motsats till i det föregående lämnade avståndsuppgifter avse avstånden på kartan fågelvägen. Det framgår, att bebyggelse på större avstånd än 8 km. fågelvägen från körväg är mycket sällsynt inom kustlandet och även lappmarkernas nedre delar. Längre mot väster bli betydande avstånd från körväg allt vanligare.

Slutligen vill jag nämna, att den 1 jan. 1943 körväg var under byggnad till flera av de som väglösa betecknade byarna.

Innan jag helt lämnar kapitlet om de väglösa byarna, vill jag anföra några synpunkter på betydelsen av körväg. Jag skall då närmast uppehålla mig vid deras betydelse för befolkningsutveckling och näringsliv. Jag går däremot icke in på så välbekanta ting som vägarnas roll vid meddelandet av snabb hjälp åt sjuklingar.

Det skall då först sägas, att vägnätets successiva utbyggande starkt försvårar en analys. Allt eftersom vägarna förts närmare väglös bebyggelse, har dennas kommunikationsläge gradvis förbättrats, och kontrastverkan blir därigenom icke så stark.

En undersökning över näringslivets beroende av tillgången på körvägar, borde begynna med en undersökning av fraktkostnaderna. Uppgifter härom saknas emellertid nästan helt. Men vad värre är, det stöter även på betydande svårigheter att erhålla tillförlitliga uppgifter rörande näringslivets olika sidor. Det finnes emellertid en utväg ur detta dilemma. Befolkningsutvecklingen ter sig nämligen i viss grad som ett resultat av

[51] Att avståndsgränserna lagts vid 8 resp. 20 km., beror huvudsakligen på reproduktionstekniska skäl. Kartan kan kompletteras med en avståndskarta i »Norrland. Natur, befolkning och näringar» (Pl. 22), på vilka icke mindre än 8 avståndsgränser utlagts. Denna karta visar endast avstånd från bilväg, ej körväg överhuvudtaget, och torde närmast avse förhållandena vid 1930-talets slut. Den är f. ö. icke fullt synkron för olika delar av länet. (Hänsyn har t. ex. tagits till vägen N. Bergnäs—Luotton—Brännudden i Arjeplogs och Arvidsjaurs socknar, vilken väg först efter 1940 blev färdig i sin helhet. Däremot har hänsyn icke tagits till vägen Karesuando—Saivomuotka, som blev färdig 1939.)

# BEBYGGELSE UTAN KÖRVÄG
## INOM NORRBOTTENS LÄN
## 1 JAN. 1943

Med väglös avses sådan bebyggelse, som ligger minst 15 km från körväg

Tryckt vid A-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

näringslivet, och, genom att studera den, kan man vinna en angreppspunkt på problemet. Det finns då tvenne möjligheter: antingen att jämföra utvecklingen i bebyggelse med och bebyggelse utan tillgång till körväg eller att följa utvecklingen hos en bebyggelseenhet före och efter tillkomsten av körväg. Jag har begagnat båda metoderna. Bl. a. har jag undersökt befolkningsutvecklingen i över hundratalet byar, som vid skilda tidpunkter erhållit väg.[52] Jag behöver inte understryka, att den allra största försiktighet är av nöden, när slutsatserna skola dragas. Blott några relativt entydiga resultat skola här framläggas.

Så vitt jag kunnat finna har under tiden före omkring år 1920 vägbristen icke övat något starkare inflytande på befolkningsutvecklingen. På 1920- och 30-talen har emellertid frånvaron av körväg blivit en faktor, som flerstädes tydligt inverkat på befolkningsutvecklingen. Sålunda är det särskilt i kustlandet vanligt, att vägbrist lett till en stagnation i befolkningstillväxten, i många fall också till folkminskning, ja t. o. m. till fullständig avfolkning. Jag skall först meddela några exempel på sistnämnda förhållande. Den i Pajala belägna byn Ruokojärvi hade ännu 1930 35 invånare, men har sedan dess helt avfolkats. Vägbrist har angivits som den väsentliga orsaken härtill; goda odlingsmöjligheter skola ha funnits.[53] Rönsjärv i Överkalix socken, likaledes utrustad med goda utvecklingsmöjligheter, hade 1880 18 invånare, 1920 13, 1930 blott 3 och har senare helt övergivits. Även här skall den väsentliga orsaken ha varit vägbrist.[54] Vidare uppges, att vägbrist har varit huvudanledningen eller i varje fall en starkt bidragande orsak till att följande bebyggelse inom Råne socken övergivits: Björnelund, Daltjärn, Fiskelträsk, Hummelträsk, Hällkölen, Långhedsberg, Långselås, Norra Fligget, Orrmyrholm, Orrträsk, Slättberg och Spiken (= Furudal).[55] I Markbygden inom Pite socken uppges inom sen tid Björkberget, Hästliden, Högaskog, Nilsdal och Studsarheden ha övergivits på grund av vägbrist[56], de båda sistnämnda f. ö. så sent som under 1940-talets första år.

Exempel på befolkningsstagnation inom väglösa byar äro icke svåra att finna. Folkmängden i de fem största, alltjämt väglösa byarna inom

---

[52] Folkmängdsuppgifterna äro hämtade från mantalslängder, förvarade i KA.

[53] Enl. uppg. av f. fjärdingsmannen K. J. Lahti, Korpilombolo, tidigare Sattajärvi.

[54] Enl. uppg. av folkskoll. A. Bolin, Lomträsk.

[55] Uppgifterna ha lämnats av f. fjärdingsmannen O. Andersson, Sörbyn. De ha bekräftats av flera ortsbor, i ett fall av den siste på ifrågavarande kronotorp (Orrmyrholm) bosatte.

[56] Enl. uppg. av fjärdingsman Bo Hedenström, Långträsk.

Pajala vägdistrikt (Iso Puolamajärvi och Juoksuvaara i Korpilombolo socken, Nuoksujärvi, Kurkkio och Oksajärvi i Junosuando socken) har under de senaste två årtiondena antingen varit konstant eller haft att uppvisa en ökning, som var procentuellt sett svagare än hela socknarnas. Tydligare blir denna utveckling, ju längre ned vi komma i kustlandet. Kalamark (inkl. Granträskmark) i Pite socken hade 1880 en befolkning på 83 personer, 1900 94, 1920 inte mindre än 136 personer. 1930 hade folkmängden sjunkit till 121 och 1940 till 87 (1943 76). Trehörningen (inkl. Tallhed) i sydöstra delen av Överlule socken hade 1880 22 inv., 1900 33, 1910 25, 1920 26, 1930 blott 10, 1940 likaledes 10. Vägbristen uppges i båda fallen ha varit huvudanledning till 1920- och 30-talens starka folkminskning. — I lappmarkerna förhåller sig befolkningsutvecklingen inom de väglösa byarna mera varierande. Å ena sidan finns det sådana, som förete stark folkminskning; i Arjeplogs socken t. ex. Svannäs, i Jokkmokks socken Nausta, Juokkil, Kopponis, i Gällivare socken Neitisuando och Njarkavare. Å andra sidan finns det emellertid väglösa byar med verkligt svårt kommunikationsläge, vilka även under de sista årtiondena haft att uppvisa tillväxt, fullt i nivå med den för resp. socken normala. Jag kan som exempel härpå nämna Adolfsström i Arjeplogs socken, Pauki i Gällivare socken samt Suijavaara i Karesuando socken.

De resultat, som undersökningen av befolkningsutvecklingen i de väglösa byarna bragt i dagen, kunna sammanfattas sålunda. I kustlandet kan efter omkring 1920 en tydlig tendens till befolkningsstagnation eller avfolkning märkas i de väglösa byarna, en tendens, som blir starkare ju närmare kusten vi komma. Även i lappmarkerna kunna många fall av folkminskning i väglösa byar konstateras. Någon allmän tendens därtill kan dock icke spåras för sistnämnda område.

Skillnaderna i fråga om de väglösa byarnas befolkningsutveckling inom olika delar av länet vill jag förklara på följande sätt. De väglösa byarna hindras, särskilt i de fall de icke ha tillgång till vattenväg, som står i kontakt med körväg, att producera färskvaror för regelbunden försäljning. Avsättning av mjölk, som ofta ger stora inkomster, är sålunda mången gång icke att tänka på. När sådan likväl kan ske, äro transporterna förenade med stora svårigheter. Enligt uppgifter, som erhöllos sommaren 1939, släpades, för att blott ta ett exempel, tre dagar i veckan mjölk från Pålslandet och Trehörningen 4 à 5 km. väg till Gemträsk för fortsatt transport därifrån med bil till Boden. Inom områden, där lantbruket starkt kommit att inriktas på försäljning av mjölk — framförallt höra dit de största delarna av kustlandet, i lappmarkerna de

större konsumtionsorternas (särskilt Gällivare-Malmbergets och Kirunas) ävensom järnvägarnas omgivningar — komma de väglösa byarnas existensvillkor att te sig avgjort sämre än i andra byar. Inom områden, där försäljning av mjölk icke förekommer i någon större utsträckning — vidsträckta sådana finnas framförallt inom lappmarkerna — äro de väglösa byarna icke så markerat sämre lottade än byarna med väg. — Att skillnaderna mellan väglös och annan bebyggelse i fråga om befolkningsutveckling blevo tydliga först på 1920-talet, berodde säkerligen till mycket stor del på att bilarna starkt skärpte dessa skillnader.

Med säkerhet hade befolkningsutvecklingen i de väglösa byarna tett sig avsevärt ogynnsammare, därest icke avfolkningen av dem motverkats av starka faktorer: kärleken till den egna torvan; ovissa framtidsutsikter vid en eventuell frånflyttning; förhoppningar, ofta underblåsta av företagna vägrekognosceringar, om att inom en nära framtid erhålla väg; skogsbrukets intresse av bevarad bebyggelse. Bundenheten till den väglösa bebyggelsen synes vara starkast i de fall, då den bebos av ägaren. Det visar sig sålunda, att flertalet av de inom Råne socken belägna, nu övergivna väglösa gårdarna ha varit bolagshemman eller kronotorp. — Att någon avfolkning av den väglösa bebyggelsen inom lappmarkerna ännu icke med säkerhet kan spåras, torde utom på angivna orsaker kunna bero på att landsvägarna överhuvudtaget äro unga företeelser där. Kontrastverkan är alltså av sent datum.

Bekräftelse på nyss dragna slutsatser erhåller man genom att följa befolkningskurvan inom sådana byar, som tidigare varit väglösa, men som erhållit väg. Inom byar, som erhållit väg före 1920-talet, synes det inte gå att med säkerhet skönja någon mera omedelbar inverkan av vägens tillkomst. Icke heller när det gäller byar, som fått väg under 1920- och 30-talen, får man fram något entydigt resultat. Icke så få av dem ha efter tillkomsten av vägen fått sin befolkningsutveckling försämrad. T. o. m. fall av folkminskning förekomma bland de undersökta byarna (Racksund i Arjeplogs socken, Nautijaur och Koikul i Jokkmokks socken). I flertalet fall — det måste påpekas, att de undersökta byarna utvalts rent godtyckligt, utan någon förutfattad mening — ha emellertid byarna efter tillkomsten av vägen haft att uppvisa en förändring av befolkningsutvecklingen i avgjort positiv riktning. Jag skall närmare belysa detta med ett exempel.

Tjautjasjärvi by, belägen drygt 2 mil norr om Koskullskulle, erhöll väg vid mitten av 1930-talet (avsynad 1937). Byn hade under 1900-talets första årtionden visat en rask tillväxt: 1900 10, 1910 27, 1920 49

och 1930 63 inv. Befolkningstillväxten synes emellertid ha stagnerat under 1930-talets första hälft, ty 1935 utgjorde folkmängden 68 personer, blott 5 mer än 1930. Stagnationen förbyttes emellertid efter vägens tillkomst i en mycket snabb tillväxt av befolkningen: 1941 bodde där 103 personer, 1943 115. Denna byns storartade utveckling tillskrives i mycket hög grad de utomordentligt goda möjligheterna till avsättning framförallt av mjölk i de närbelägna gruvorterna. Många bybor, som flyttat in till dessa, återvände efter vägens tillkomst till hembyn, och utflyttning från denna blev sällsynt. Näringslivet i byn ändrade struktur. Boskapsskötseln ökade oerhört i betydelse; en sagesman uppgav, att han tidigare icke kunde hålla mer än en eller möjligen två kor, men att han efter tillkomsten av vägen regelbundet hade 8 stycken. Slåttermyrarna, som tidigare hade lämnat erforderligt foder, blevo otillräckliga, och hö måste hämtas från nyupptagna vallar. Enligt fastighetstaxeringarna[57] var byns åkerareal 1928 5, 1933 7.5, men redan 1938 20 har.

En liknande snabb tillväxt av folkmängden är särskilt vanlig, man frestas nästan säga regel i byar, som genom tillkomsten av väg fått mycket goda avsättningsförhållanden. Det gäller framförallt inom kustlandet samt inom sådana områden i lappmarkerna, som ligga nära järnväg eller gruvorter. Från Gällivare vill jag som ytterligare exempel anföra Mårdsel (med god avsättning till Lakaträsks jvst.), Granhult och Nilivaara. Vidare kan jag nämna Huuki och Liviöjärvi i Pajala socken, Lappträsk i Råne socken samt Kypäsjärvi i Överkalix socken.[58]

Jag vill sluta denna diskussion med ett påpekande. I ett betänkande, som avgivits av den senaste norrlandsutredningen, säges[59], att de förbättrade kommunikationerna ökat lockelsen och möjligheterna att lämna landsbygden; därigenom »har kommunikationernas snabbhet kommit att verka som ett av landsbygdens skarpaste avfolkningsinstrument». I den mån detta påstående är avsett att gälla tidigare väglös bebyggelse, som erhållit bilväg, äger det, som den föregående utredningen visat, knappast någon giltighet. Snarare förhåller det sig så, att förbättrade vägförhållanden för den väglösa befolkningen är ett medel att hålla den kvar på landsbygden. Möjligheterna härtill synas öka i samma mån, som avsättningsförhållandena för lantbruksprodukter bli gynnsammare.

---

[57] Förvarade å landskontoret i Luleå.

[58] Huuki och Liviöjärvi uppvisade folkminskning före tillkomsten av vägen, de övriga byarna däremot folkökning, som emellertid var betydligt svagare än efter vägens färdigställande.

[59] Stat. Off. Utredn. 1943: 39, s. 133.

Efter undersökningen av vägnätets tillräcklighet med avseende på utfartsvägar, är det på sin plats att undersöka i vad mån det aktuella (1940 års) vägnätet tillgodoser andra behov. Otillräckligheten ur skoglig synpunkt av det nuvarande vägnätet har nyligen framhållits av 1936 års skogsutredning[60] och skall här icke bli föremål för någon diskussion. Däremot skall jag något gå in på frågan, huruvida behov av nya genomfartsvägar föreligger. Jag skall då icke så mycket diskutera, om de nuvarande genomfartsvägarna fylla den moderna trafikens krav, som att undersöka, om några helt nya genomfartsvägar kunna vara motiverade. Behovet av dylika vägar ställer sig ofta svårt att påvisa; ännu värre är det att yttra sig om de diskuterade vägföretagens räntabilitet. Den följande översikten kan därför icke göra anspråk på någon fullständighet. Icke heller avser den att visa, vilka företag, som i första hand böra komma till stånd. Riktigast är kanske att säga, att den blott vill understryka ett antal påfallande luckor i det nuvarande vägnätet.[61]

Området mellan kusten och stambanan till Karungi är förhållandevis väl tillgodosett med genomfartsförbindelser. Antalet vägar, som gå från kusten vinkelrätt inåt, följande dalgångarna, är mycket stort. Åtskilliga tvärförbindelser finnas mellan dessa, därav dock blott tvenne genomgående, kustlandsvägen och militärvägen. Även ett flertal diagonalförbindelser finnas. — På flera ställen inom det nedre kustlandet är dock vägnätet i behov av en ytterligare utbyggnad. Som anmärkningsvärda te sig de dåliga förbindelserna från Piteå mot sydväst; blott en enskild väg av ganska primitiv beskaffenhet leder från Blåsmark över mot Åbyälvens dalgång. Förklaringen torde till åtminstone någon del ligga i att stridiga länsintressen – ev. förbindelser skulle ju komma att korsa länsgränsen mot Västerbotten — icke kunnat sammanjämkas. Förmodligen skulle en eller flera landsvägar i denna riktning ganska avsevärt kunna vidga Piteås handelsområde.

Den s. k. Markbygden och angränsande delar av Älvsby socken äro — om vi bortse från stambanan — illa lottade med tvärförbindelser. Arbetsplaner finnas dock uppgjorda för vägar Långträsk—vägen Åträsk-Koler samt Tvärån—Arvidsträsk—trakten av Storsund.

Ingen direkt genomfartsled fanns ännu 1940 från Älvsbyn mot Luleå, men har senare utbyggts. Mellan Piteå och Boden saknas alltjämt en direkt väg, men man behöver dock icke göra allt för stora omvägar vid resor däremellan. Öster om Luledalen ha militära hinder

[60] Stat. Off. Utredn. 1943: 4.

[61] Översikten bygger till en del på en av den dåvarande vägingenjören i Norrbottens län år 1942 uppgjord plan över önskvärda vägföretag.

rests mot flera planerade tvärförbindelser. Bl. a. saknas ännu direkt väg Boden—Rånbyn. Jag vill i sammanhang härmed understryka den roll, som rent militära synpunkter spelat för gestaltningen av vägnätet inte bara inom trakterna närmast Boden utan inom mycket vidsträckta områden av Norrbottens län. I vissa fall ha de militära myndigheterna uttryckt önskningar om vägar, som ur andra synpunkter icke förefallit alldeles nödvändiga. Det räcker därvidlag att erinra om militärvägen. I andra fall ha militärmyndigheterna utfärdat absoluta förbud för annars önskvärda vägar. — De militära intressena ha inte alltid gått i samma riktning. En förbindelse, som tidigare kunnat te sig helt förkastlig, kan numera vara högst angelägen. Att exakt fastställa var dylika krafter varit verksamma, låter sig knappast göra, ty de vägledande synpunkterna ha ofta framlagts vid muntliga diskussioner eller i hemligstämplad korrespondens.

En väg från Morjärv till trakten av Vitån synes klart önskvärd, då den avsevärt skulle förkorta förbindelserna från södra delen av länet mot Kalixdalens mellersta del. Vägförhållandena i trakten av Morjärv kunna icke heller anses fullt tillfredsställande, förrän vägen från Korpikå till Storsien förts fram till militärvägen vid Klinten; då skulle direkt förbindelse Morjärv—Björkfors—kustlandsvägen erhållas. Längre österut synas landsvägarna ännu icke i önskvärd omfattning konvergera mot Haparanda.

Landet innanför stambanan synes ännu vara i så stort behov av genomgående förbindelser, att blott ett urval av mera önskvärda företag kan presenteras. Bristen på tvärförbindelser mellan de olika dalgångarna är alltjämt iögonfallande. Men även vägar längs dalarna, i den gamla färdriktningen, saknas ännu i viss utsträckning. Särskilt gäller detta för fjällzonen och området närmast detta, i vilket fall det dock snarare rör sig om utfartsvägar än genomfartsförbindelser. Inom kustlandet saknas ännu väg längs Kalixälven mellan Jokk och Narken. Från lappmarkerna vill jag som i hög grad önskvärd nämna en väg efter Laisälvens dalgång med anslutning till tidigare befintliga vägar vid Laisvall och Sorsele. Den skulle inte blott bli en utfartsväg av betydelse, utan också för västra delen av Arjeplogs socken bli en gen förbindelse mot inlandsbanan. — Mångenstädes synes en dubblering av älvvägarna påkallad, alltså vägar på båda sidor om älvarna.

Till mera angelägna tvär- och diagonalförbindelser torde inom det övre kustlandet höra vägar från Edefors socken mot de övre delarna av Älvsby och Råne socknar. En direkt väg från Degerselet till Överkalix synes också önskvärd. Från det tidigare Pajala vägdistrikt, som har

livlig handel med Gällivare, behövs flera förbindelser dit, förslagsvis en från Narken över Lahnajärvi och Järämä (eller Äijävaara). Längre norrut inom samma distrikt väntar vägnätet ännu på en fastare sammanknytning. Bl. a. synes det lämpligt att göra Parkalompolo till en vägknut med förbindelser utom mot Junosuando även mot Lainio och Kitkiöjärvi. En av fördelarna härmed skulle vara att befolkningen i Muodoslompolo-området skulle få en tämligen direkt förbindelse med Kiruna. En väg från Muodoslompolotrakten mot sydväst var föremål för allvarlig diskussion under 1920-talet, men den avstyrktes av militära skäl.[62]

Övergå vi sedan till lappmarkerna, skulle kommunikationen mellan de östra delarna av Jukkasjärvi och Gällivare socknar vara betjänt av om Parakkavägen drogs vidare mot Vettasjärvi. Agglomerationen Gällivare-Malmberget var 1940 relativt väl försedd med landsvägar österut men saknade helt landsvägsförbindelser mot väster och söder, i vilka riktningar järnvägarna dock sedan länge erbjudit goda kommunikationsmöjligheter. De vidsträckta myrarna ha säkerligen avsevärt fördröjt landsvägar åt dessa håll. Mellan Porjus och Gällivare har emellertid en landsväg färdigställts sommaren 1944. Söderut från Gällivare finns däremot ännu ingen landsväg. Om en sådan emellertid komme till stånd, skulle den inte bara bereda utfartsmöjligheter för åtskilliga nu väglösa byar utan också kunna tänkas som led i en direkt förbindelse från Gällivare till Luleå.

Medan flera vägförbindelser finnas mellan de nordligare lappmarkssocknarna, äro Lule och Pite lappmarker ganska isolerade från varandra. Enda förbindelsen är den förutvarande revirvägen från Moskosel över Varjisträsk till Ottostorp i södra delen av Jokkmokks socken. Den uppfyller dock ej de fordringar man ställer på en genomfartsled, eftersom den går fram i betydande slingor, delvis föranledda av några mycket markerade dalstråk. Långt avancerade planer finnas emellertid på att bygga en ny väg från Arvidsjaur till trakten av Kåbdalis. — En direkt väg Arjeplog—Jokkmokk skulle näppeligen komma att trafikeras i någon större utsträckning, och dessutom skulle den passera blott få och små byar. Terrängen, där en sådan väg skulle gå fram, är delvis mycket besvärlig. En väg över Nausta har emellertid varit ifrågasatt. — I högsta grad befogat synes det mig vara att skapa direktare förbindelser från Arvidsjaur och Arjeplog till Älvsbyn (och Luleå).

Det återstår så till slut blott att säga några ord om eventuella mellanriksvägar till Norge. Avstånd, terrängförhållanden och passhöjder ha

[62] Enl. uppg. av vägdir. A. Wolff.

begränsat alternativen till ett fåtal. De sträckningar, som varit föremål för diskussion, äro följande: från Sädvaluspen i Arjeplogs socken över Merkenes till Junkerdalen och Saltfjord; från den norr om Kiruna belägna byn Kurravaara över Kattovuoma till Bardu: från Maunu nordväst om Karesuando längs Könkämäälven till Treriksröset och därifrån till Lyngsfjord. Av dessa torde alternativet Kiruna—Bardu för svenskt vidkommande bli billigast med avseende på byggnadskostnaderna, alternativet med väg över Treriksröset dyrast. Samtliga vägar borde bli turistleder med stor attraktionskraft. Beträffande vägen från Sädvaluspen till Saltfjord ha företagna undersökningar visat, att den skulle skapa förutsättningar för en förmånlig avsättning av skogsprodukter från Pite lappmark inom angränsande delar av Norge. Den skulle vidare komma att passera rika malmfält.[63] Om blott en eller två vägar kunna komma i fråga, synes vägen över Treriksröset böra stå tillbaka för de andra, sedan väg under de sista åren dragits på finska sidan av Könkämäälven till Norge. Att under nuvarande ovissa förhållanden och utan kännedom om det norska vägnätets utbyggnad under kriget uttala sig mera bestämt för något av alternativen, låter sig dock knappast göra.

## Vägarnas beskaffenhet.

### Sommarvägarna.

#### Sträckning.

De allmänna vägarna — jag bortser här från andra vägtyper — hade sedan 1730-talet varit indelade i trenne kategorier: lands-, härads- och sockenvägar. Till grund för denna indelning låg trafikens beskaffenhet i respektive fall. Landsvägarna voro företrädesvis sådana, som gingo »genom landet, stapel- och uppstäder emellan», och hade alltså till väsentlig uppgift att befordra den långväga trafiken, medan de andra vägkategorierna främst skulle tjäna den mer eller mindre lokala trafiken. Som jag tidigare sökt visa, motsvarades inte denna indelning av någon tydlig differentiering med avseende på sträckningen. Även landsvägarna voro alltså dragna under starkt hänsynstagande till den rent lokala trafiken.

Först mot mitten av 1800-talet började andra tendenser visa sig. Kustlandsvägen genom Norrbottens län gjorde tidigare flera mycket betydande omvägar, den största mellan Rånbyn och Töre, där den gamla vägen

[63] Enl. uppg. av vägdir. A. Wolff.

passerade Vitån. Vid 1850-talets början beviljades emellertid statsanslag till omläggning av denna sträcka. Den nya vägen var färdig 1854.[1] Den gick över Strömsund och Jämtön och medförde en vägförkortning på hela 7 km.

Det skulle emellertid ännu dröja flera årtionden innan samma utveckling mera tydligt kunde skönjas i fråga om härads- och sockenvägarna (kustvägen var den enda landsvägen). Omläggningar av sådana syftade till att börja med mera till förbättrade profiler än till rakare sträckning. Även nyanlagda vägar gåvo alltjämt prov på sträckning efter gammalt mönster. Exempel härpå erbjuda vägen Övertorneå—Pajala, färdig i början av 1860-talet, och Junosuando—Vittangi, klar knappt två årtionden senare. Båda voro vägar av genomfartstyp, som förenade sockencentra med varandra, men de gjorde stora krokar för att skapa förbindelser åt smärre byar och nybyggen: Pajalavägen för åtskilliga av byarna i den s. k. Soukolatrakten, Vittangivägen för Masugnsbyn och Merasjärvi. De icke obetydliga vägförlängningar, som härigenom uppstodo, ansåg man mer än väl uppvägas av de fördelar, som det medförde att förse tidigare väglös bebyggelse med väg.

Den gamla indelningen av de allmänna vägarna ersattes genom 1891 års väglag med en ny, som blott upptog tvenne typer av vägar. »Landsvägar» hade större betydelse för den allmänna samfärdseln, medan »bygdevägar» icke voro av samma vikt. Tolkningen av begreppen kom emellertid att starkt variera vid vägdelningarna. I vissa väghållningsdistrikt, t. ex. Gällivare, rubricerades alla längre vägar som landsvägar, i andra (dock ej sådana, genom vilka kustlandsvägen passerade) betecknades nästan alla vägar som bygdevägar. Av denna anledning kunna vi knappast vänta oss någon generell skillnad mellan landsvägarna och bygdevägarna i vad gäller sättet för sträckningen. Däremot synes en viss regional skillnad kunna skönjas, nämligen så att i det nedersta kustlandet med dess relativt sett starka trafik även andra vägar än kustlandsvägen i sin sträckning visade tydlig karaktär av att vara genomfartsleder, medan i övriga delar av länet även vägar mellan de största samhällena voro dragna med tanke på en rent lokal trafik. Jag kan t. ex. nämna, hur vägen Luleå—Boden omlades under 1900-talets första år, så att kroken över Svartbyn undveks. Vägen Överkalix—Övertorneå, byggd något tidigare som ersättning för ett par vintervägar med stor genomgångstrafik, lades däremot på tidigare vanligt sätt, så att den kom att passera ett flertal byar rätt mycket på sidan om den räta linjen mellan de båda kyrkplatserna.

[1] Modig 1853, s. 31, K. B:s 5-årsberättelse 1851—55, s. 6.

En tydligare differentiering av vägarna med avseende på deras sträckning skedde först under bilismens tidevarv, i och med att den långväga trafiken svällde ut till helt andra dimensioner än tidigare. 1934 års väglag kände blott tvenne slag av allmänna vägar, nämligen landsvägar och ödebygdsvägar, men den förra kategorien indelades något år senare i rikshuvudvägar, länshuvudvägar samt bygdevägar. Redan innan denna indelning företogs hade emellertid differentieringen av vägarna mångenstädes nått långt.

Inom Norrbottens län är kustlandsvägen den enda rikshuvudvägen, och det är också den, som mest anpassats för fjärrtrafiken. Långa delar av den omlades under 1930-talet, varvid flera av omläggningarna mera äro att hänföra till ändringar i sträckningen än i linjeföringen. Jag vill särskilt omnämna sträckan mellan Pitsundet och Öjebyn, där den nya vägen lades över Bergsviken — i stort sett som den äldsta kustvägen — samt försågs med bro över Piteälven; Piteå stad kom därigenom att ligga vid sidan om vägen. Vidare byggdes vid mitten av 1930-talet en ny, rak väg mellan Persön och Rånbyn (i stort sett som den gamla vintervägen däremellan); den medförde en vägförkortning på 6 km.[2]

I länets mera glesbebodda områden (lappmarkerna och angränsande delar av kustlandet) har en liknande differentiering ännu blott föga hunnit göra sig gällande. Genomfartslederna ha lagts under starkt hänsynstagande till den lokala trafiken. Den 1925 färdiga vägen från (Pajala—)Areavaara till Muodoslompolo drogs i en vid båge över Kitkiöjärvi och Merasjärvi byar till stor båtnad för dessa. Den några år senare färdiga vägen Vuollerim—Puottaure går i flera slingor över Sudok, Suobbat och Koikul. Under de sista åren ha dock modernare principer följts, t. ex. i fråga om vägen Arjeplog—Slagnäs och de sist byggda delarna av vägen Lansjärv—Pålkem—Lakaträsk.

### Linjeföring.

De körvägar, som funnos inom Norrbottens län vid 1800-talets mitt, voro nästan undantagslöst höjdvägar; de sökte sig alltså upp på höjderna och undveko därigenom att korsa myrarna. T. o. m. på en så viktig väg som kustlandsvägen, som dessutom gick genom terräng utan större nivåskillnader, voro stigningar på 1:10 och mera vanliga. Förklaringen ligger i de små tekniska och ekonomiska resurserna, beskaffen-

[2] Råneå kommunalstämma hade redan 1885 anhållit om en direkt landsväg mellan Persön och Rånbyn (Landskansliets utslag nr 573 år 1897).

heten av fordonen, vilka icke kunde medföra större laster, samt den relativt obetydliga trafiken (som ju f. ö. till stor del gick längs speciella vintervägar).

Utstakningen av vägarna hade i äldre tid företagits av personer utan teknisk skolning. Enligt traditionen skola t. o. m. på 1850-talet blivande häradsvägar ha utstakats på detta sätt. Vägen mellan Kalix och Morjärv skall ha utstakats av en bonde från Forsbyn, vägen Morjärv—Överkalix av en bonde i Västanäs.[3] Man frigjorde sig blott föga från äldre tiders vägar. Landsvägen Kalix—Morjärv gick sålunda långa sträckor som en tidigare ridväg (vilket framgår vid en jämförelse mellan den ekonomiska kartan och Raabs militärkarta) och landsvägen Boden—Bredåker skall ha följt en gammal kvarnväg.

Grunden till ett förbättrat vägväsende lades genom inrättande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1841 och väg- och vattenbyggnadskåren 1851. Den förra organiserades för att överta ledningen och kontrollen av sådana arbeten, till vilka statsbidrag anslogos. Den skulle underkasta alla arbetsplaner en noggrann granskning och låta inspektera pågående arbeten.[4] Genom väg- och vattenbyggnadskårens inrättande utökades kraftigt den tekniskt skolade personalen.

Detaljerade tekniska föreskrifter började nu lämnas. Sålunda fastställdes 1847, att maximilutningen på större landsvägar icke borde vara starkare än 1: 20.[5] Denna för linjeföringen viktiga bestämmelse gäller i huvudsak alltjämt. Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1938 utfärdade normalbestämmelser för vägar *böra* nämligen lutningar om mer än 1: 20 icke förekomma; vid vägar av byggnadstyp I och II (omfattande riks- och länshuvudvägarna samt flertalet bygdevägar) *må* lutningar om mer än 7: 100 icke förekomma, vid vägar av byggnadstyp III (vissa bygdevägar samt ödebygdsvägarna) icke starkare än 1: 10.

Med införandet av statsanslag till anläggning och omläggning av vägar förbättrades starkt de ekonomiska förutsättningarna för att vägarna skulle kunna ges en ur trafiksynpunkt lämplig linjeföring. Antalet väghållningsskyldiga steg vidare mycket snabbt, särskilt sedan väghållningsbesväret utsträckts till andra kategorier än bönderna.

Samtidigt med att de tekniska och ekonomiska resurserna ökade, steg trafiken snabbt, varigenom kraven på vägarnas linjeföring skärptes. Några trafiksiffror ägnade att belysa detta torde icke finnas, men ut-

[3] Enl. uppg., som för min räkning införskaffats av Otto Carlsson, Räktjärv.

[4] Modig 1850, s. 15 f.

[5] Överblivna handl. 1851—53, Kontraktsarkivet, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jfr Kungl. Väg- och Vattenbyggnadskåren 1851—1901, s. 208.

vecklingen framgår delvis indirekt av befolkningens tillväxt och näringslivets fortgående differentiering. — Nya fordon kommo i bruk. Tidigare användes nästan uteslutande tvåhjuliga fordon med ringa lastkapacitet. Gods forslades sålunda på kärror av olika utseende. På en kärra av vanlig typ kunde man blott forsla ett drygt hundratal kg., t. ex. en mjölsäck, på de s. k. långflakarna däremot upp till 400 kg. — Fyrhjuliga åkdon för persontransport såsom trillor och droskor voro ganska allmänt i bruk redan under 1880-talet. Fyrhjuliga arbetsvagnar började man däremot inte att begagna i någon större utsträckning förrän under 1890-talet. Först omkring år 1915 voro kärrorna alldeles undanträngda. Deras försvinnande påskyndades f. ö. av hjulbreddslagen av år 1907, som stipulerade viss minimibredd å hjulen på arbetsåkdon, som brukades å allmän väg.[6] De fyrhjuliga vagnarna kunde ta betydligt större last än kärrorna. Då fordrades emellertid, att backarna icke voro för branta.

Automobilerna ha icke medfört, att maximilutningen mera påtagligt måst minskas.[7] Enligt företagna undersökningar över bensinåtgången i backar innebär det ingen vinst att minska långa lutningar om mindre än 3: 100; korta backar kunna få ha en lutning av 8: 100, utan att detta spelar någon roll för bensinförbrukningen eller medelhastigheten.[8]

På grund av de starkt ökade hastigheterna, som automobilerna medfört, har det blivit nödvändigt, att för undvikande av slirning och erhållande av fri sikt låta horisontalkurvorna få en mycket stor radie. Enligt 1938 års normalbestämmelser böra redan vägar av byggnadstyp III ha en fri sikt av 60 och i varje fall inte mindre än 50 m. Kurvradien bör vid samma byggnadstyp i normala fall icke understiga 100 m., om terrängförhållandena äro mycket ogynnsamma 50 m.

Av lättförklarliga skäl kommo ansträngningarna att få fram en förbättrad linjeföring först att inriktas på kustlandsvägen. Omläggningen av sträckan Rånbyn—Töre vid början av 1850-talet har jag tidigare diskuterat. Den åsyftade inte bara en bättre sträckning utan också en gynnsammare linjeföring: den gamla vägen hade nämligen många branta backar och tvära krökar. Se fig. 17. Ett knappt årtionde senare omlades en kortare sträcka mellan Sangis och Säivis, där kustvägen tidigare gick norr om det nu torrlagda Költräsket och hade åtskilliga tvära stig-

[6] Uppgifterna rörande fordonen ha lämnats av ett flertal personer, bland vilka må nämnas A. Stenberg, Lillpite, H. Adolfsson, Syden, Boden, N. A. Björk, Jämtön, J. F. Skogkvist, Niemisel och W. Haara, Kukkola.

[7] Jag bortser därvid från med generatorgas drivna fordon.

[8] Stat. Off. Utredn. 1934: 27, s. 243 f.

ningar. Andra sträckor av kustlandsvägen med svåra backar omlades betydligt senare. Den gamla vägen mellan Antnäs och Gäddvik över Alterberget ersattes 1886 med en ny. Sträckan mellan Gammelstad och Sundom omlades några år senare på ett flertal ställen (omläggningen färdig 1890). Vägen mellan Töre och Kalix över Klinten ersattes 1909—10 med en ny.

Samtidigt som omläggningsarbetena på kustlandsvägen kommit i gång, byggdes det dock alltjämt vägar med en liknande profilering som i äldre tid. Vägarna Kalix—Forsbyn—Överkalix samt Boden—Bredåker,

Foto G. Hoppe aug. 1939.

*Fig. 60. Häradsvägen Boden—Bredåker, som anlades på 1850-talet var en typisk höjdväg med stigningar på upp till 1: 7. (Vägen i närheten av N. Bredåker.)*

båda från tiden 1850—60, voro i sitt ursprungliga skick mycket utpräglade höjdvägar. På den senare vägen förekommo lutningar på upp till 1: 7.[9] Efter 1850-talet började det dock bli allt sällsyntare att nyanlagda vägar på detta sätt sökte sig upp mot höjderna.

Automobilernas inverkan på linjeföringen kom snabbt till synes. Även nu ger kustlandsvägen de mest utpräglade exemplen härpå. Den har blivit föremål för en ny stor serie av omläggningar, där syftet bl. a. varit att få fram så raka sträckor som möjligt. Särskilt vackra prov på en modern linjeföring erbjuda de på 1930-talet omlagda sträckorna Persön—Rånbyn (se fig. 61) och länsgränsen mot Västerbotten—Pitsun-

[9] Enl. betänkande ang. omläggning av vägen Vittjärv—Bredåker (å vägdirektörskontoret i Luleå).

det. Omläggningen av kustlandsvägen är ännu icke avslutad; flerstädes kvarstå nämligen sträckor med relativt primitiv linjeföring, framförallt Pitsundet—Bergsviken, Kalix—Sangis och Nikkala—Haparanda.

Den förbättrade linjeföringen har kommit att beröra samtliga vägtyper. Redan ha ett mycket stort antal äldre vägar hunnit omläggas. Jag nöjer mig med att omnämna de starkt krokiga höjdvägarna Kalix—

Foto G. Hoppe aug. 1939.

*Fig. 61. Kustlandsvägen mellan Persön och Rånbyn har en modern linjeföring med långa raksträckor. Körbanan är 7 m. bred och vilar på ett bärlager av makadam.*

Forsbyn och Boden—Bredåker, vilka ersattes med nya vägar på 1920-talet. Flertalet under de båda senaste årtiondena nyanlagda vägar ha också att visa upp en linjeföring grundad på moderna principer.

Den viktigaste orsaken till att vägarna alltjämt göra avvikelser från den räta linjen i horisontal- eller vertikalplanet utgöres av de topografiska förhållandena. Nivåförhållandena äro vanligen sådana, att stigningar och kurvor varit omöjliga att undvika. Mindre ojämnheter i landskapet ha dock kunnat elimineras genom skärningar och bankfyllningar. Sådana arbeten började först under 1800-talets sista årtionden bli vanliga. Mycket upplysande är det att jämföra äldre och yngre ge-

nerationer av landsvägar längs älvarna, t. ex. vägarna på östra sidan av Råneälven från Rånbyn till Niemisel. Den äldre vägen, som är från 1860-talet, följer helt terrängens former under otaliga smärre stigningar och krokar. Den nya vägen från 1930-talet skär däremot tvärs genom de många ändmoränerna och är försedd med ett flertal bankfyllningar; den har därigenom förlänats en mycket jämn profil.

Inom kustslätten äro långa och branta stigningar på vägarna numera sällsynta. Inom bergkullandskapet äro sådana däremot vanliga, särskilt hos de vägar, som icke strängt följa dalgångarna. Lutningar, som äro avsevärt starkare än vad normalbestämmelserna rekommendera, äro visst icke sällsynta. På vägen Vuollerim—Puottaure t. ex. (se fig. 62)

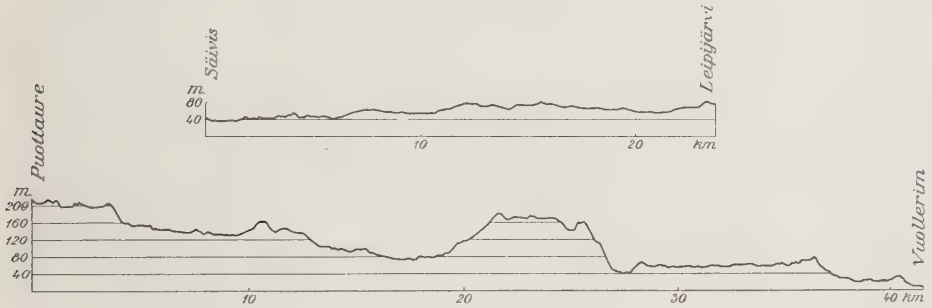



*Fig. 62. Inom kustslätten ha vägarna numera mycket jämna profiler utan starkare lutningar. Vägen Säivis—Aavajärvi—Leipijärvi (—Kukkola) får här illustrera detta. — Inom bergkullandet ha särskilt de vägar, som icke följa de större dalgångarna, långa och ofta branta backar. Vägen Vuollerim—Puottaure, som passerar ett område utan de för bergkullandet annars typiska slättytorna, ger ett exempel på detta. (Profilerna enligt vägritningar i vägdirektörskontoret i Luleå. Båda vägarna äro byggda under 1920-talet.)*

förekomma stigningar på mer än 1: 10. (Den passerar dock ett område, där bergkullarna äro starkt sammanträngda och slättytor nästan saknas). I stort sett erbjuder dock bergkullandskapet icke några större svårigheter för linjeföringen. Det är tvärtom mycket vanligt, att även de relativt enkelt byggda ödebygdsvägarna äro försedda med mycket långa raksträckor och kurvorna ha en väl tilltagen radie. Den gynnsamma terrängen och de moderna vägbyggnadsprinciper, som kunnat komma till användning vid flertalet norrbottniska vägar, ha samverkat till att ge dessa en linjeföring, som många gånger fördelaktigt skiljer sig från de syd- och mellansvenska vägarnas. De sistnämnda gå ju ofta genom en småbruten terräng och äro anlagda för åtskillig tid sedan. — Blott någon enstaka gång ha inom Norrbottens län nivåförhållandena varit

sådana, att man måst lägga vägen i serpentiner för att lutningen icke skulle bli allt för stark. Det bästa och nästan enda exemplet härpå utgör sträckan Kirtik—Porsiforsen på vägen Murjek—Vuollerim. Vägen har där att ta sig ned för den branta sluttningen mot Luleälven.

Inom förfjällszonen bli stigningarna ännu längre än inom bergkullandet. Vägen Kurravaara—Kiruna stiger t. ex. 200 m. på 12 km., därav 150 m. på de första 6.[10] Vägen Tjautjasjärvi—Koskullskulle faller på

Foto G. Hoppe aug. 1943.

*Fig. 63. Ödebygdsvägen Koskullskulle—Tjautjasjärvi, byggd vid mitten av 1930-talet, går genom lågfjällsområdet norr om Gällivare. Den har ett flertal långsträckta backar. Längre raksträckor äro dock vanliga. Vägen är på grund av den ringa trafik, som den betjänar, förhållandevis klent byggd.*

de 8 km., som ligga närmast Linaälven över 250 m.[11] Vägarna inom denna zon äro dock av modern typ och långa raksträckor därför vanliga (se fig. 63). Vilplan ha måst läggas in här och var i de längre stigningarna, något som f. ö. även förekommer inom bergkullandet.

En orsak till den starkt förbättrade linjeföringen utgör det minskade beroendet av vägunderlagets beskaffenhet, d. v. s. jordarten. Framför-

[10] Enligt profil över vägen, förvarad å vägdirektörskontoret i Luleå.

[11] Enligt höjdsiffror å generalstabskartan. Längdmätningen verkställd med cykelvägmätare.

allt undvikas myrarna icke längre så skyggt. Jag har tidigare (s. 126) visat, att den moderna (1940 års, i huvudsak sammanfallande med 1890 års) kustlandsvägen mellan Antnäs och Persön till 29 % går över mark, som gör skäl för beteckningen sank, 1600-talsvägen däremot blott till 13 %. Många vägar, särskilt sådana, som byggts under de båda senaste årtiondena, gå km. efter km. över vidsträckta myrar. Jag vill blott erinra om de till byggnadstypen enkla vägarna i det myrrika området mellan Nattavaara och Polcirkeln. Just sådana mera enkelt byggda vägar uppvisa emellertid otaliga exempel på att myrarna undvikas, blott detta kunnat ske utan större vägförlängning eller försämring av profilen. För mera påkostade vägar utgöra inte ens de djupaste myrar några absoluta hinder. Jag kan som exempel härpå nämna, att vid den under 1930-talets sista år företagna rätningen av kustlandsvägen mellan Sangis och Säivis den nya vägen lades över ett par myrar med avsevärt djup. En av dem utgjorde f. ö. under förra delen av 1800-talet en sjö, Költräsket; avståndet från ytan till fast botten var där vid tiden för omläggningen 7—9 m.

Åtgärder för att förhindra uppkomsten av tjälskott skola inom Norrbotten ha vidtagits redan under 1870-talet (Beskow 1935: 2, s. 6). I och med att man mera allmänt lärde känna och tillämpa effektiva metoder att förebygga jäslerans skadeverkningar, kvarstod inte några starkare skäl, varför vägarna skulle kringgå jäslereförekomster. Ännu under 1890-talet synes det dock varit vanligt, att man sökte undvika dessa.[12] Isolering medelst sand- eller risbädd torde numera medföra en kostnadsförhöjning med c:a 20 % vid grusväg av byggnadstyp II och III; givetvis förekomma dock avsevärda variationer bl. a. beroende på jäslerans mer eller mindre svårartade beskaffenhet.[13] Merkostnaden för isoleringen är så liten, att hänsyn numera praktiskt taget aldrig behöver tas till jäslereförekomsterna vid utstakningen.[14]

Benägenheten att dra landsvägarna längs rullstensåsar och över annan hedmark kan alltjämt skönjas ehuru ej så tydligt som hos de äldre vägarna. Vägen mellan Arvidsjaur och Arjeplog, byggd under åren

[12] Detta framgår bl. a. av de i »Allmänna arbeten» publicerade inspektionsberättelserna över vägföretag i Norrbottens län (t. ex. årgång 1890, s. 15, ang. vägen Älvsbyn—Boden, årgång 1892, s. 15, ang. vägen Storsand—Edefors).

[13] Enligt uppgifter, som lämnats av vägmästarna.

[14] En annan sak är, att, om svårare jäslereförekomster icke tillräckligt beaktats vid nyanläggning av vägar, kostsamma omläggningar kunna bli nödvändiga. Den omkring 7 km. långa delen av militärvägen mellan Korsträsk och Flurheden i Älvsby socken måste av detta skäl omläggas för en beräknad kostnad (vid slutet av 1930-talet) av c:a 350 000 kr. (Enl. uppg. av vägm. N.E. Lindström, Älvsbyn.)

kring sekelskiftet går i trakten av sjöarna Kolmisjaure och Rackejaure flera km. på krönet av den välbekanta Arjeplogsåsen. Den något yngre vägen Vittangi—Karesuando följer likaledes långa sträckor en rullstensås. Vägen Lakaträsk—Lansjärv (den avsedda delen färdig 1926) böjer någon km. NO om Mårdsel av mot vidsträckta isälvsavlagringar och går sedan flera km. över dessa, som måste ha utgjort en synnerligen lättbruten mark. Ett färskare och ännu vackrare exempel erbjuder den blott ett par år gamla vägen mellan Båtsjaur och Korsträsk i Arjeplogs socken. Den går ut på en rullstensås i Hammarsjön och följer den omkring 3 km. — Å andra sidan åtnjuta sandhedar och rullstensåsar numera inte samma goda anseende som tidigare. Det erbjuder nämligen svårigheter att på dessa mycket väldränerade marker hålla en för vägunderhållet betydelsefull fuktighet i vägbanan.

Jag skall till slut blott nämna ett par ord om linjeföringen hos en mycket speciell vägtyp nämligen cykelvägarna. Trafiken på dem är mindre känslig för tvära kurvor och stigningar. Man har därför vid deras anläggning mera kunnat inrikta sig på att nedbringa anläggningskostnaderna än att få en i allo god linjeföring. Cykelvägarna undvika i stor utsträckning sankmarkerna och äro därför ofta starkt slingrande. I samma riktning verkar också deras beroende av ägoförhållandena. En cykelstig, som anlagts av domänverket, kringgår, för att ta ett exempel, enklaver av enskild mark. Se fig. 57.[15]

### Vägbredd, vägkroppens uppbyggnad och vägbeläggning.

Enligt 1734 års lag skulle, som jag tidigare framhållit, landsvägarna vara 10 alnar, d. v. s. 6 m. breda, härads- och sockenvägarna 6 alnar (3.6 m.). Ännu mot 1800-talets slut var det dock icke ovanligt, att vägarna icke höllo den lagstadgade bredden. Vid denna tid nedlagda delar av kustlandsvägen ha sålunda blott mera undantagsvis en 6 m. bred körbana. Däremot hade vanligen häradsvägarna (av vilka flertalet voro byggda med statsanslag och under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens överinseende) riktig bredd. De vägar, som gingo under beteckningen sockenvägar, voro i flertalet fall icke körvägar och falla därför utanför diskussionen.

1891 års väglag fastställde landsvägarnas bredd till 6 m. och bygdevägarnas till 3.6, alltså samma mått som i den gamla lagen. Från dessa

[15] Kartan är uppgjord på basis av kartor över Pite revir hos domänstyrelsens skogstekniska byrå: väg- och vattenbyggnadsavdelningen.

bestämmelser ägde dock K. B. i länet medgiva lättnader, om vägande skäl därför funnos. En ökad differentiering kunde härigenom komma till stånd. Jag har förut omtalat, att man uppfattade beteckningarna lands- och bygdeväg olika; som landsvägar kommo därigenom att rubriceras utom kustlandsvägen inte så få andra vägar, t. ex. Arjeplog—sockengränsen mot Arvidsjaur (däremot ej fortsättningen till Arvidsjaurs kyrkplats), Gällivare—sockengränsen mot Överkalix (ej fortsättningen till Bränna), Gällivare—Lappeasuando och Boden—Hundsjö (del av

Foto Ernst Manker 1938.

*Fig. 64. Cykelstig mellan Klemmetsnäs och Treskifte i Arvidsjaurs socken. (Nordiska Muséets lapska arkiv.)*

militärvägen). Bredden på dessa landsvägar översteg väl vanligen 3.6 m. — vägen Hundsjö—Boden kom just av detta skäl att rubriceras som landsväg — men torde sällan eller aldrig ha uppgått till 6 m. Bygdevägarna höllo däremot vanligen den föreskrivna bredden.

Under de senaste årtiondena har vägarnas bredd mera intimt anpassats efter deras trafik. Det har ansetts tillräckligt att förläna ödebygdsvägarna och andra vägar med obetydlig trafik en körbana med blott 3 à 3.5 m. bredd. De måste dock vara försedda med tätt liggande, 5 m. breda mötesplatser. Den andra ytterligheten utgöres av kustlandsvägen, som i sin helhet har en bredd av 6 à 7 m. Typiskt för det norrbottniska vägnätet är emellertid den ringa vägbredden, något, som givetvis

står i samband med den relativt obetydliga trafiken. Enligt en av Generalstabens litografiska anstalt utgiven vägbreddskarta avseende förhållandena under senare delen av år 1941 hade blott få vägar en körbana om 5 m. bredd eller mer. De viktigaste av dessa voro utom kustlandsvägen: militärvägen å sträckan Boden—Lappträsk samt dess fortsättning till Karungi, Luleå—Gammelstad—Boden, Bergnäset—Gäddvik—Bälinge (på södra sidan om Lule älv), Börjelslandet—Sundom—Rånbyn (f. d. kustlandsväg), Töre—Morjärv, Övertorneå—Karl-Gustavs sockengräns (del av väg till Haparanda) samt Hakkas—Gällivare (alldeles nyanlagd). — Även antalet vägar med en körbana om 4.5—4.9 m. bredd är förhållandevis litet. Flertalet av vägarna har alltså under 4.5 m. bredd. Bland dem vill jag nämna Böle—Älvsbyn, Arjeplog—Arvidsjaur, Vuollerim—Jokkmokk, Rånbyn—Niemisel (2 vägar), Överkalix—Lansjärv (del av väg till Gällivare), Haparanda—Kukkola (del av väg till Övertorneå), Övertorneå—Pajala (2 vägar), Pajala—Masugnsbyn, Vittangi—Jukkasjärvi och Vittangi—Karesuando. Flera av dessa voro dock länshuvudvägar.

De hittills lämnade vägbreddsuppgifterna ha gällt allmänna vägar. De enskilda körvägarna ha nästan undantagslöst en smal körbana. Flertalet revirvägar hålla sålunda en bredd av omkring 3 m., likaså de statsunderstödda enskilda utfartsvägarna. Slutligen må nämnas, att flertalet cykelvägar ha en bredd av omkring 1 m., icke så få dock 0.75 och 1.5 m.

Arbetena med vägkroppens uppbyggnad handhades före 1800-talets mitt av folk utan teknisk skolning. Efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillkomst kunde väl vägarbetena — det gäller här blott vägar, byggda med statsbidrag — framförallt under de första årtiondena utföras av oerfaret folk[16], men fortlöpande kontroll förekom, och vägarna godkändes icke förrän fastställda anspråk voro uppfyllda. Direktiven för väghållningen gjordes utförligare. Som exempel härpå skall jag i korthet referera en länskungörelse av år 1857 (nr 26). Vägarna skulle enligt denna vara försedda med diken på båda sidor. De skulle årligen underhållas »medelst påföring av tjänliga väglagningsämnen: grus, där väggrunden består av lera, samt grus och lera, där marken består av sand». »Torv, mull eller dikesjord» fick icke under någon förevändning användas. Vägbanan skulle bomberas. Större stenar skulle borträfsas; om

[16] Härom vittna ett flertal inspektionsberättelser från 1860-talet (i koncept bland de Schoughska papperen). Särskilt i lappmarkerna var vid denna tid erfarenheten av vägbyggnader ringa eller ingen. Det hände t. ex., att man dämde upp vägdikena för att erhålla vatten till ängsöversilningar; svåra utskärningar i vägkroppen blevo följden därav (inspektionsberättelse över vägen Arvidsjaur—Boksel).

de voro jordfasta, skulle de »bortsprängas till minst 2 fot under vägytan». Träd närmare de yttre dikeskanterna än 3 alnar (eller 6 alnar från vägbanan) skulle borttas. Broar och vägtrummor — sådana synas alltså ha varit i bruk för vattnets avledande — skulle ständigt hållas i gott skick. — Tiden var emellertid ännu inte helt mogen för ett underhåll efter dylika regler. Kungörelsen överklagades av sockenborna inom Överkalix och Övertorneå hos kammarkollegiet, som replikerade, att lera ej behövde begagnas för väglagningen, om det inte fanns sådan inom räckhåll, att jordfasta stenar ej behövde borttas till visst djup (BB 25: 6 sade, att vägarna skulle höjas!) och att skog intill vägen ej behövde fällas (däremot buskar i enlighet med 1734 års gästgivareordning § 7).[17]

Vikten av fullgoda väglagningsämnen framhålles starkt i en länskungörelse av år 1877 (dat. landskansliet $^{9}/_{6}$). Lämpliga sådana inom länet uppgivas vara »grovt grus, grov sand och s. k. pinnmo». På grund av den ringa trafiken på länets vägar ansågs det tillräckligt att grusa dem till blott 9 fots bredd. Avloppstrummor borde finnas i erforderligt antal. Slutligen rekommenderas varmt ett kontinuerligt underhåll. Ansträngningarna att få bättre vägar voro inte fåfänga. Den förbättrade väghållningen kommer bl. a. till synes i att det blev allt allmännare att häva jäslerans verkningar genom isolering eller dränering.

En för vägunderhållet starkt hämmande faktor utgjorde emellertid naturaunderhållet. »Vägunderhållet kräver», för att citera vägkommissionens av år 1911 betänkande (1916, s. 268) »särskilda insikter; och man kan icke rimligtvis begära en sådan sakkunskap hos den stora massan av väghållare . . . Följden är, att hos väghållarna ofta möter grov okunnighet till och med om det mest elementära i vägunderhållets teknik.» På grund av de många väglotterna måste vägarna bli mycket ojämnt underhållna. Enligt av vägstyrelserna år 1911 lämnade uppgifter uppgick inom Norrbottens län väglotternas antal till nära 14 000 och deras medellängd utgjorde omkring 150 m.[18] Inom Nederlule väghållningsdistrikt, som var det sista inom Norrbottens län, som frångick naturaunderhållet, hade vid tiden härför åtskilliga väglotter en längd av blott någon meter.[19] Systemet var moget för avskrivning redan före bilismens segertåg, men avvecklandet skedde till stor del först under inverkan av detta. I och med att vägunderhållet överflyttades på ett för väghållningsdistriktet gemensamt organ, skapades förutsättningarna för en utveckling enligt bilismens krav.

[17] Kungörelse nr 38 år 1873 från landskansliet i Luleå.
[18] Vägkommissionens betänkanden 1916, bil., s. 30 f.
[19] Enl. uppg. av vägdir. A. Wolff.

De båda senaste årtiondena ha medfört en snabb utveckling i sättet för vägkroppens uppbyggnad. Därvid har man kunnat tillgodogöra sig resultaten av en livlig forskningsverksamhet. Till de viktigaste av dessa hör otvivelaktigt, att man lyckats finna en idealsammansättning hos vägbanematerialet vilket ger såväl god bärighet vid vattenövermättnad som bindighet vid torka.

Där vägen går fram över mark, som icke i sig själv är mycket bärkraftig, måste den förses med ett bärlager (i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade normalbestämmelser). Sedan början av 1920-talet har det varit vanligt, att man vid omläggningar och nyanläggningar låtit detta utgöras av makadam. Så är exempelvis fallet med kustlandsvägen och de båda vägarna Luleå—Boden. Ännu äro dock förhållandevis få vägar utrustade med ett dylikt bärlager. Bärlager av packsten har utom vid beläggningar även kommit till användning vid grusvägar inom Jukkasjärvi vägdistrikt (främst å omlagda delar av vägen Kiruna—Vittangi). Vid det stora flertalet norrbottniska vägar har det emellertid varit fullt tillräckligt med ett bärlager av bindjord (pinnmo). — Där vägen passerar myrar, ha dessa vanligen utdikats. Om detta icke varit möjligt och myren dessutom haft mycket svag bärighet, har i något enstaka fall kavelbädd använts. En sådan bestående av flera lager stockar har måst läggas över en halvmillång myr å vägen Ullatti—Kompelusvaara. I andra fall har utfyllning till fasta jordlager ägt rum, även om avståndet till sådana varit betydligt. På vägen Ö. Lansjärv—Pålkem har sålunda i trakten av Bönträsk en utfyllning företagits till inte mindre än 8—9 m. djup. Vid så betydande djup har under senare år även pålning kommit till användning. Så har varit fallet med den omlagda delen av kustlandsvägen öster om Sangis (över Költräsket).[20]

Där tjälfarliga jordarter förekomma i vägunderlaget vidtagas alltid motåtgärder antingen i form av dränering, varigenom grundvattenståndet sänkes eller vattenöverskottet i vägkroppen bortföres, eller genom isolering med bäddar av sand, ris eller torv. Trots dessa anstalter uppstå dock alltjämt ofta t. o. m. ganska svårartade defekter under tjällossningen. Ett visst begrepp om omfattningen av dessa ger en undersökning av tjälskadorna å några av de viktigaste vägarna inom Råne vägdistrikt (en mindre del av kustlandsvägen, vägen Rånbyn—Niemisel väster om Råneälven, Strömsund—Vitåfors samt militärvägen).[21] Undersökningen företogs våren och sommaren 1935, vilket år tjälskadorna skola ha varit av

[20] Enl. uppg. av vägdir. A. Wolff.

[21] Materialet till denna undersökning har välvilligt ställts till mitt förfogande av vägmästare I. Elming, Rånbyn, vilken företagit densamma.

normal omfattning. Av den undersökta vägsträckan, 88 557 m., voro inte mindre än 34 518 m. behäftade med skador, vilka betecknades som menliga för biltrafiken (skador av svårighetsgrad 1); 6 366 m. hade drabbats av skador, som rubricerades som kraftiga, d. v. s. ännu mera hämmande på biltrafiken (svårighetsgrad 2), samt 1 542 m. av våldsamma skador (svårighetsgrad 3). Inalles voro alltså nästan hälften av vägarna skadade. Praktiskt taget samtliga skador uppges ha förorsakats av jäslera; så voro också samtliga vägar helt och hållet belägna under högsta marina gränsen. Tjällossningssvårigheterna började uppträda i mitten av maj. Tjälskadorna av svårighetsgrad 1 hade en varaktighet av 10 à 15 dagar, av svårighetsgrad 2 20 à 30 dagar och av svårighetsgrad 3 30 à 45 dagar. I intet fall voro skadorna dock så svåra, att någon form av trafikavstängning måste tillgripas.

Av annan beskaffenhet äro tjälskadorna inom områden med tjällyftande morän och klent byggda vägar (t. ex. ödebygdsvägarna). De få mera formen av svår ytuppmjukning. För att hålla skadorna inom rimliga gränser är det vanligt, att särskilt mindre trafikerade vägar, som börja visa tydliga tecken på att fara illa av tjällossningen, under kortare tid avspärras för all eller tyngre trafik. — Ett år som 1942, då tjällossningen var förhållandevis svår, företogos mycket vidsträckta avspärrningar.[22] Inom Jokkmokks vägdistrikt avstängdes sålunda för en tid av 2½ vecka alla allmänna vägar utom Jokkmokk—Murjek, Vuollerim—Edefors sockengräns och Jokkmokk—Älvsby sockengräns för lastbils- och omnibustrafik. Inom Gällivare vägdistrikt förbjöds för en tid av 2 veckor all biltrafik på distriktets vägar med undantag för vägarna Gällivare—Malmberget—Koskullskulle—Tjautjasjärvi, Gällivare—Lappeasuando, Gällivare—Nurmasuando, Leipojärvi—Mäntyvaara vägskäl och Leipojärvi—Tärendö sockengräns; det innebar, att $^3/_5$ av socknens väglängd var avstängd. I Arvidsjaurs socken rådde under ett par veckor förbud mot lastbils- och busstrafik på samtliga allmänna vägar; några vägar voro avspärrade för all biltrafik. Omfattande avspärrningar förekommo även i de andra lappmarkssocknarna samt inom Pajala vägdistrikt. Däremot avstängdes blott få vägar inom de övriga av kustlandets vägdistrikt. Så omfattande avspärrningar medförde givetvis avsevärda olägenheter och ledde till talrika överträdelser mot förbuden.

Vägarna inom Norrbottens län äro alltjämt nästan hundraprocentigt grusvägar. Blott 11 km. av de allmänna vägarna å landsbygden voro

[22] Uppgifterna äro hämtade ur från landskansliet utgallrade handlingar rörande trafikförbud under tjällossningen 1942.

vid slutet av år 1940 försedda med permanent beläggning[23] och blott 20.8 med halvpermanent[24]; i dessa siffror ingå icke brobanebeläggningarna. Blott i städernas och några andra större samhällens omedelbara närhet är trafiken så stor, att dyrbara beläggningar befunnits motiverade. Innanför städernas gränser förekomma f. ö. flera med beläggningar försedda vägar, som icke ingå i de ovanstående siffrorna. Jag vill erinra om den cirka kilometerlånga utfartsvägen från Luleå norrut.

Av grusvägarna voro år 1940 drygt 2 300 km., d. v. s. omkring 35 % dammbundna medelst hygroskopiska salter.[25]

### Broar och färjor.

Knappast något illustrerar bättre de oerhörda tekniska framstegen på vägväsendets område än sättet att passera älvarna. År 1850 funnos på lands- och häradsvägarna inom länet sammanlagt blott 4 färjställen, därav 3 på kustlandsvägen. I medeltal kom ett färjställe per 104 km. väg. När vägnätet inom länet därefter började byggas ut, växte färjställenas antal snabbt. 1910 funnos redan 28 stycken, d. v. s. ett per 97 km. allmän väg. Ännu vid denna tid hörde det till rena undantagen att länets huvudälvar (Pite, Lule, Kalix och Torne) voro överbryggade. Bland de första broarna över dessa märkas tre över Luleälven, en vid Edefors, byggd redan under 1890-talet, en vid Vuollerim och en vid Boden, de båda sistnämnda från 1900-talets första årtionde. — Antalet färjställen ökade oavlåtligt på grund av den starka vägbyggnadsverksamheten och trots att gamla färjställen allt mer började ersättas med broar. 1933—35 nåddes emellertid kulmen, då icke mindre än 42 allmänna färjställen funnos inom länet. Relativt sett hade dock färjställena minskat, ty 1933 kommo i medeltal 122 km. allmän väg per färjställe. 1938 funnos 40 färjställen, ett per 160 km. väg.[26] Sedan dess ha ytterligare några färjställen försvunnit.

Orsaken till denna utveckling ligger i öppen dag. För biltrafiken ha de många färjorna utgjort ett mycket betydande hinder. Redan själva färjandet, men än mer väntan på färjornas avgång åsamka betydande

---

[23] Därav 0.8 km. med Ico-betong och 10.2 km. med Essen-asfalt.

[24] Därav 14.7 km. med emulsionsmakadam, 3.5 km. med tjärmakadam och 2.6 km. med asfalt eller tjära.

[25] Samtliga uppgifter rörande vägbeläggningar ha erhållits å vägdirektörskontoret i Luleå.

[26] Uppgifterna om antalet färjställen äro hämtade ur »Allmänna väghållningsbesväret på landet», olika år.

tidsförluster. Därtill kommer att färjtrafiken starkt försvåras under isläggnings- och islossningsperioderna; likaså vållar flottgodset i älvarna mycket besvär. — Färjställena utgöra dock alltjämt, trots att många av dem redan försvunnit, ett av det norrbottniska vägväsendets främsta karakteristika. Länet hade 1938 hela 37 % av landets allmänna färjställen.

Brobyggarna ha givit sig i kast med allt större uppgifter. Särskilt under 1930-talet byggdes ett flertal långa broar. Jag vill som exempel nämna

Foto Lea Wikström, Malmberget.

*Fig. 65. De många färjorna utgöra ett av de mest utmärkande inslagen i norrbottniskt vägväsende. — Dragfärja över Kalixälven vid Lappeasuando å vägen Gällivare—Svappavaara. Den har 1938 ersatts med en 133 m. lång bro.*

en bro över Piteälven vid Älvsbyn med en total längd av 233 m. (färdig 1931), en bro över Ängesån vid Överkalix med en total spännvidd av omkring 240 m. (färdig 1935), en bro över Kalixälven vid Nybyn med 2 spann på sammanlagt omkring 200 m. (färdig 1938) samt en bro över Piteälven vid Bergsviken med 5 spann på tillsammans 380 m. och en total längd av icke mindre än 423 m. Den sistnämnda hör till de längsta landsvägsbroarna i landet. Kustlandsvägen erhöll under 1930-talet utom bron över Piteälven även en bro över Kalixälven samt hade vid årtiondets slut blott ett färjställe kvar, nämligen Gäddviks. Även detta har, under

1940-talets första år, ersatts med en bro, som t. o. m. är något längre än bron vid Bergsviken.

Medan broarna i äldre tid byggdes av trä eller sten, kom under 1800-talets sista årtionden även järn att användas som byggnadsmaterial.[27] Till de första järnbroarna i länet hörde bron över Luleälven vid Edefors. Enligt synbarligen icke alldeles fullständig statistik över broarna (i Allmänna väghållningsbesväret på landet) utgjorde ännu 1927 träbroarna dock hälften av brolängden inom länet. Stenbroarna svarade för 20 %

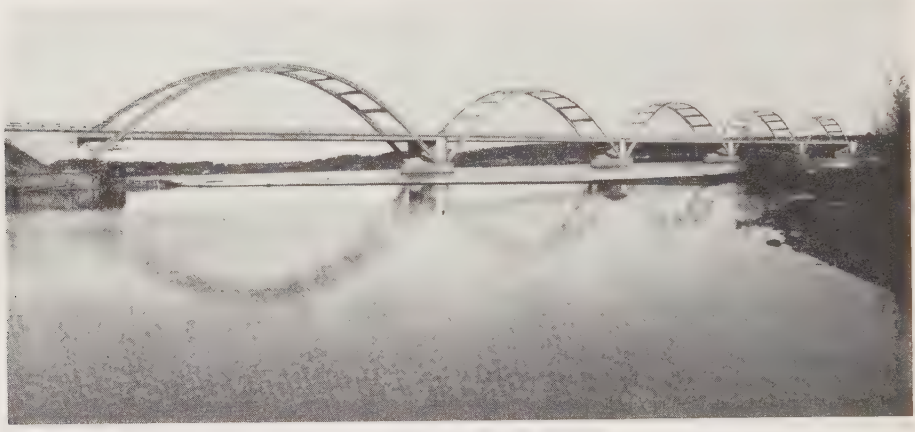


*Fig. 66. Särskilt under de båda sista årtiondena ha ett flertal långa landsvägsbroar byggts över de norrbottniska älvarna. Den 423 m. långa betongbron över Piteälven vid Bergsviken tillhör landets längsta. Den byggdes 1936.*

och järnbroarna för 30. Vid denna tid tillkommo de första betongbroarna. 1938, det sista år, från vilket statistik rörande broarna finnes publicerad, hade betongbroarna inom länet redan en sammanlagd längd av 3.5 km., motsvarande 27 % av den totala brolängden inom länet. Även järnbroarna hade ökat kraftigt, så att de svarade för 36 % av hela brolängden. Träbroarna visade däremot en mycket stark tillbakagång inte bara relativt utan även absolut. Endast 22 % av brolängden utgjordes 1938 av träbroar, 15 % av stenbroar.

[27] Uppgifterna rörande brobyggnadsmaterial äro företrädesvis hämtade ur »Allmänna arbeten», »Allmänna väg- och vattenbyggnader» samt »Allmänna väghållningsbesväret på landet».

### Vintervägarna.

De särskilda vintervägar, som alltjämt finnas kvar, skilja sig i fråga om linjeföringen föga från äldre tiders. Det är emellertid givet, att sådana vägar, som trafikeras med bilar, ställa större krav på isens tjocklek.[28]

Ett omnämnande förtjäna de anordningar, som särskilt fr. o. m. 1930-talet vidtagas för att vintertid säkra överfarterna över vattendrag. Vid ett tiotal av länets färjställen plogas tvenne vintervägar, som om-

Foto A. Wolff 1940.

*Fig. 67. Vid Gäddviks nu nedlagda färjställe utlades på eftervintern en plankbrygga på en isolerande bädd av kutterspån. Isen förstärktes därigenom avsevärt och trafiken på den kunde pågå praktiskt taget till dess att färjtrafiken kom i gång.*

växlande tagas i bruk. Vid det 900 m. breda färjstället mellan Luleå och Bergnäset plogas en 50 m. bred väg, som begränsas och skyddas av höga snökarmar. Vid Gäddviks nu nedlagda färjställe utlades på eftervintern

[28] Under förvintern 1940 inträffade å vintervägen mellan Björkholm och Kvikkjokk en olycka, som understryker behovet av noggranna undersökningar. Vägen bilplogades, och i samband därmed undersöktes isens tjocklek på var hundrade meter. Under plogningen på Saggat brast isen plötsligt under plogbilen. Företagna undersökningar visade, att isen inom ett område på ungefär 50 × 50 m. blott var 15 cm. tjock. Normalt hade den en tjocklek på 30 à 40 cm. och tillät följaktligen tung lastbilstrafik (Wolff 1940, s. 279 ff. Kompletterande uppg. av vägm. K. Rhenman, Jokkmokk).

en 500 m. lång plankbrygga på en isolerande bädd av kutterspån (se fig. 67); denna brygga brukade vara bärkraftig, ännu sedan isen gått upp på sidorna om den och färjtrafiken kommit i gång. Något trafikstopp på vårarna behövde alltså icke förekomma. Vid andra färjställen förfärdigar man en isbrygga genom vattenbegjutning och isolering med kutterspån, varigenom trafiken på isen kan pågå avsevärt längre än annars skulle vara fallet.[29]

Enligt en flera gånger tidigare omnämnd länskungörelse av år 1857 (nr 26) skulle landsvägarna plogas med 13 fot breda plogar, häradsvägarna med plogar på 11 fot. Efter överklagande uppmjukades dock denna bestämmelse av kammarkollegiet, som medgav, att plogarnas bredd finge fastställas vid häradsrätterna.[30] Det var f. ö. till långt fram i tiden icke sällsynt, att man höll de allmänna vägarna framkomliga på annat sätt än genom plogning. Jag har förut omnämnt, att man vid kommunalstämma i Gällivare 1875 beslöt återgå till det tidigare brukliga sättet att hålla vägen Gällivare—Överkalix öppen, nämligen genom att byarna intill körde upp den med slädar. Först under 1880-talets första år började man att ploga vägen mellan Överstbyn och Niemisel (del av väg Rånbyn—Överstbyn).[31] Bultning av vintervägar över sjöar och älvar medgavs enligt 1857 års kungörelse, men blott på sådana ställen, där plogning skulle ha medfört oskäligt stora kostnader. Det var ännu vid 1900-talets början icke ovanligt, att allmänna vägar höllos öppna på detta sätt. Vägen mellan Kalix och Överkalix bultades sålunda över Kamlungeträsket och även på andra ställen. Vägen Rånbyn—Överstbyn—Valvträsk bultades på sina ställen ända till 1910-talets sista år.[32] Åtskilliga enskilda vägar hållas t. o. m. alltjämt framkomliga genom bultning. Inom Arjeplogs vägdistrikt skulle sålunda enligt från 1 jan. 1937 gällande snöploglagsindelning icke mindre än 41 mil vägar hållas bultade.[33]

Automobilerna ställde skärpta krav på plogningen. Hästplogade vägar visade sig icke längre tillräckliga utan maskinell plogning måste till-

[29] Wolff 1940.

[30] Landskansliets kungörelse nr 38 år 1873.

[31] Enl. uppg., som för min räkning inhämtats av f. fjärdingsman O. Andersson, Sörbyn.

[32] Enl. uppg. av ortsbefolkningen. — En framställan år 1897 att få begagna bult å vintervägen Börjelslandet—Smedsbyn avslogs däremot av länsstyrelsen (Landskansliets utslag nr 663).

[33] Wolff 1940, s. 282.

gripas. Den tekniska lösningen härav gavs, som i annat sammanhang påpekats, först några år in på 1920-talet. Ännu vintern 1930—31 hölls blott ungefär hälften av länets allmänna vägar bilplogad; redan vintern 1935—36 hade dock siffran höjts till över 95 %.[34] För att hindra att vägarna snabbt blåsa igen ha snöskärmar uppsatts på ett flertal ställen.

Foto A. Wolff 1939.

*Fig. 68. På ett flertal av de stora lappmarkssjöarna plogas bilvägar vintertid. — Vinterväg huvudsakligen för timmertransporter på Storlaisan i Arjeplogs socken (Krappesvare i bakgrunden).*

Enligt en uppgift från år 1941 funnos snöskärmar uppsatta längs omkring 15 % av länets allmänna vägar.[35] Åtskilliga vägar ha dock trots företagna åtgärder synnerligen besvärliga snöförhållanden. Jag kan nämna några exempel från Gällivare och Jokkmokks socknar:
Muorjevaara—Puoltikasvaara (del av väg Gällivare—Svappavaara).

[34] Wolff 1936, s. 133.
[35] Wolff 1941, s. 175.

Koskullskulle—Tjautjasjärvi,
Nilivaara—Vettasjärvi (del av väg Gällivare—Masugnsbyn),
Dokkas—Ullatti (särskilt i trakten av Martinvaara),
Kilvo—Purnu (del av väg Nattavaara—vägen Gällivare-Överkalix),
Maitum—Auratstorp (del av väg Jokkmokk—Kåbdalis—Älvsbyn),
Kitajaure—Puottaure (särskilt i trakten av Peske) samt
Aimoluoppal—Högträsk (del av väg Murjek—Nietsavaara).

Foto Lea Wikström, Malmberget, 28 april 1934.

*Fig. 69. Vägen Gällivare—Svappavaara har ofta mycket svåra snöförhållanden å sträckan Muorjevaara—Puoltikasvaara.*

Det rör sig i dessa fall om högt belägna vägsträckor, där snötäcket blir mycket djupt. De ligga dessutom relativt oskyddade för vindar. — Som ett exempel på en väg inom kustlandet med svåra snöförhållanden vill jag nämna vägen Haparanda—Övertorneå. Den ligger mycket öppen för nordliga och nordostliga vindar.

## Väghållningsskyldighetens fördelning.

Jag har redan tidigare redogjort för huvuddragen av förändringarna i fråga om väghållningsbesvärets fördelning. Vägbördan, som till 1840-talet åvilade bönderna ensamma, har i ökad omfattning överflyttats dels

till andra skatteobjekt (genom 1891 års lag och senare), dels till staten (genom anslag till anläggning och omläggning av vägar samt senare även till vägunderhållet). — Slutstenen i denna utveckling var statens fullständiga övertagande av det allmänna vägväsendet från den 1 jan. 1944. Lättnaderna för jordbruksfastigheterna kommer också till synes i att det gamla systemet med vägunderhåll in natura avskaffades. I Jukkasjärvi socken hade hela väghållningen överflyttats på vägkassan redan före år 1910; i det övriga länet skedde det under 1910- och 20-talen och var helt avslutat 1929.

Antalet enheter, inom vilka den allmänna väghållningen på landsbygden var fördelad, var ännu efter 1800-talets mitt 11, därav blott 5 inom kustlandet. Fr. o. m. 1860-talet började man emellertid uppdela väghållningsdistrikten inom kustlandet, så att de år 1890 uppgingo till 11, medan det inom lappmarkerna fortfarande fanns 6.[36] I flertalet fall sammanföllo distrikten med tingslag. Deras antal rubbades icke av 1891 års väglag; däremot fungerade fr. o. m. 1911 Edefors socken som eget distrikt.[37] I anslutning till 1934 års väglag sammanslogos fr. o. m. 1937 de förutvarande 18 väghållningsdistrikten till 13 vägdistrikt, fördelade med 8 på kustlandet och 5 på lappmarkerna.

# Trafiken.

## Trafikanstalter.

Det gamla systemet med att allmogen direkt engagerades i skjutsningen, hade, som jag redan i det föregående kapitlet omnämnt, börjat avvecklas under årtiondet före 1850. År 1855 funnos sammanlagt 50 gästgiverier inom länet; vid 32 av dessa ombesörjdes skjutsningen av entreprenörer, medan allmogen alltjämt svarade för skjutsningen vid 18.

[36] Överlule och Nederlule socknar skulle enligt vägdelningar av år 1861 utgöra skilda väghållningsdistrikt (Överlule sn nr 213, Nederlule sn nr 356, NLA). Samma år fastställdes, att Nedertorne—Karl-Gustav och Övertorne—Pajala skulle skiljas åt i fråga om väghållning (Landskansliets utslag 2 april 1861). Det senare distriktet uppdelades under 1870-talet i tre: Övertorne—Hietaniemi, Pajala och Korpilombolo (Landskansliets utslag nr 279 år 1875 samt 257 år 1877). Nederkalix och Överkalix socknar skulle enligt beslut av 1870 utgöra skilda väghållningsdistrikt (Landskansliets utslag nr 1 299), och detsamma gällde om Pite och Älvsby socknar (datum för uppdelningen obekant).

[37] Även Boden var från 1911 eget väghållningsdistrikt, alltså redan innan den blev stad.

De senare lågo dock intill föga trafikerade vägar, vilket framgår av att under år 1855 i medeltal blott 50 hästar hade utgått från vart och ett av dem mot i medeltal 700 vid de andra gästgiverierna.[1] Skjutsen vid de gästgiverier, där det gamla systemet bibehölls, var alltför ringa för att locka entreprenörer trots att sedvanliga s. k. entreprenadbidrag kunde erhållas; å andra sidan vållade det icke allmogen alltför stora besvär att hålla skjuts vid dessa föga frekventerade gästgiverier. Stora ansträngningar gjordes dock att helt befria allmogen från skjutsningsskyldigheten — bl. a. genom höjande av skjutslegan — och som ett resultat härav fanns vid mitten av 1870-talet blott ett enda gästgiveri, där skjutsen ännu icke var ställd på entreprenad (Idivuoma i Karesuando socken).[2] Hemmanen voro dock fördenskull icke helt fritagna från kostnader för skjutsen, ty bidrag måste av dem lämnas till nästan samtliga entreprenörer.[3] Först med skjutsstadgan av år 1878 avskaffades dessa bidrag.[4]

Antalet gästgiverier inom länet ökade i ganska rask takt: 1855 voro de 50, 20 år senare 65. Genom den nyssnämnda skjutsstadgan av år 1878 infördes s. k. skjutsstationer, vilka blott hade skjutsskyldighet, däremot icke som gästgiverierna förpliktelse att hålla kost och logi. Vid den första regleringen av skjutsväsendet i länet efter den nya stadgan förvandlades flera av de tidigare gästgiverierna till skjutsstationer. 1885 funnos sammanlagt 46 gästgiverier och 29 skjutsstationer; 1895 voro siffrorna 55 resp. 37 och 1905 67 resp. 53.[5]

Entreprenadsystemet kan sägas inom sig ha burit fröet till sin egen undergång. Eftersom det flerstädes började visa sig lukrativt att bedriva skjutsrörelse vid gästgiverier och skjutsstationer, måste den tanken ha legat nära till hands att i orter med stark trafik starta åkerier, som smidigare skulle kunna anpassas efter behoven. Det började under 1880-talet bli allt vanligare, att resenärer gjorde upp med åkare i de olika städerna om långskjuts.[6] Konkurrensen från dessa åkare och givetvis inte minst från järnvägarna blev flerstädes gästgiverierna och skjutsstationerna övermäktig; dödsstöten mot de överlevande utdelades slutligen av bilarna.

Under de båda sista årtiondena ha busslinjer inrättats längs ett stort antal av vägarna inom länet. Redan 1931 uppgick busslinjernas totala

[1] Skjutskommittén 1859, bil. 3.
[2] Skjutskommittén 1877, s. 79.
[3] Skjutskommittén 1877, bil., s. 77 ff.
[4] Svensk Författningssamling 1878: 18.
[5] Enl. uppg. i K. B:s 5-årsberättelser.
[6] Enl. uppg. i K. B:s 5-årsberättelser.

längd till 8 600 km. och hade 1936 stigit till över 10 000 km. Omkring 4 000 km., d. v. s. drygt ⅔ av länets allmänna vägar voro sistnämnda år utrustade med busslinjer.[7]

## Trafikens storlek och fördelning på olika årstider.

Det erbjuder lika stora svårigheter att nå fram till säkra värden på *trafikens storlek* vid olika tidpunkter under denna sista period 1850—1940 som att erhålla tillförlitliga trafiksiffror för äldre perioder. Under de båda sista årtiondena ha dock direkta trafikräkningar företagits. För tiden dessförinnan kan man med ett nedan nämnt undantag blott tillfälligtvis påträffa direkta uppgifter om trafikens omfång.

I vid varje skjutsanstalt förda dagböcker skulle anteckning ske över antalet utgångna hästar. Mot 1800-talets slut och under 1900-talet var man dock, som även påpekas i K. B:s 5-årsberättelser, ofta mycket försumlig härmed, varför statistiken redan av denna anledning icke ger något tillfredsställande mått på hela trafiken. Statistiken omfattar dessutom i huvudsak blott den långväga persontrafiken, ofta icke ens hela denna, eftersom de resande ofta, framförallt i tider av hög skjutslega vid skjutsanstalterna, använde egna hästar eller anlitade åkare. — Gästgiveridagböcker finnas blott bevarade från slutet av 1800-talet samt 1900-talet. Statistiska sammandrag av innehållet i äldre dagböcker lämnas dock i K. B:s 5-årsberättelser. Betecknande nog äro siffrorna på från skjutsanstalterna utgångna hästar väl så höga under 1850-talet som senare. Det är t. o. m. möjligt, att siffror från mitten av 1800-talet ge en någorlunda fullständig bild av den långväga persontrafiken. De äro föga imponerande. Jag nöjer mig med att nämna, att enligt ett av skjutskommittén år 1859 avgivet betänkande det år 1855 utgick sammanlagt 4 244 hästar från gästgiverierna i de tre norrbottensstäderna. Trots att dessa gästgiverier måste ha hört till de mest frekventerade, utgick det i medeltal blott 4 hästar per gästgiveri och dag.

Beträffande trafiken i övrigt under 1800-talet vill jag blott nämna ett par siffror angående färderna till Norge. En sakkunnig person har uppgivit, att omkring 1890 varje vinter 5 100 renlass med kött, hudar, fågel och smör forslades från Jukkasjärvi, Pajala och Karesuando socknar till Skibotn samt att lika många lass med mjöl och fisk gingo i den omvända riktningen (Ruong 1937, s. 25 not 20). Denna väg till Norge var den enda, som var mera trafikerad. Vägen från Arjeplog till Junker-

[7] Enl. uppg. i Stat. Årsbok.

dalen i Norge trafikerades på 1870- och 80-talen, då den hade sin största betydelse, normalt blott av 30 à 40 hästlass per vinter.[8]

Det kan icke bli tal om att lämna några ingående redogörelser för resultaten av de senaste årtiondenas trafikräkningar. Jag skall emellertid hämta ett antal uppgifter från 1936 års trafikräkning, dels för att ge relief åt tidigare meddelade trafiksiffror, dels för att ge ett begrepp om trafikfördelningen inom olika delar av länet.

Av kostnadsskäl ha trafikräkningarna icke kunnat pågå hela året, utan man har måst nöja sig med att räkna trafiken under kortare perioder.[9] Den allmänna trafikräkningen år 1936 företogs under en period på sommaren (3—5 juli) samt under en period på hösten (16—18 okt.). Dessutom utfördes vissa specialräkningar även vid andra tidpunkter. Med ledning av dessa senare kunde det konstateras, att den genom de allmänna räkningarna erhållna årsmedeltrafiken låg avsevärt över den verkliga årsmedeltrafiken (inom Norrbottens län 15 % för fordon och 50 % för cyklar). De sifferuppgifter, som meddelas i det följande äro dock baserade på de allmänna räkningarna och några korrektioner ha icke införts. — De allmänna räkningarna inom Norrbottens län omfattade 97 punkter på landsbygden och 13 i städerna. Antalet trafikräknade vägriktningar uppgick till 303.

Det är egentligen blott omkring städerna och större stadsliknande samhällen (Råbyn, Töre, Kalix, Älvsbyn, Gällivare-Malmberget), som trafiken når värden av liknande storleksordning som på syd- och mellansvenska vägar. Antalet fordon (trampcyklar ej inräknade) i båda riktningarna på varje huvudinfartsväg till dessa samhällen uppgick till 200 eller flera per dygn. Anmärkningsvärt liten var trafiken mot Kiruna, som ju emellertid ligger inom ett mycket glesbebott område.

Så fort man kommer på en eller annan mils avstånd från de större samhällena, har trafiken hunnit avta starkt; den är alltså i stor utsträckning lokalbetonad. Blott kustlandsvägen har, så vitt man kan döma av trafikräkningen med dess glest liggande räknepunkter, i sin helhet en ganska stark trafik: vid Jävre 130 fordon per dygn till och från Skelleftehållet, 100 till och från Pitehållet, vid Norrfjärden omkring 200 fordon till och från Pitehållet, och lika mycket till och från Lulehållet o. s. v.

Blott ett fåtal andra vägar komma på något längre sträckor upp till en trafik av över 100 fordon per dygn. Det förtjänar påpekas, att ett flertal av de starkast trafikerade vägarna äro sådana, som sedan långt tillbaka i tiden varit att betrakta som huvudvägar. Sålunda tillhöra

[8] Enligt uppgift av f. landstingsmannen Johan Lundmark, Jäkkvik.

[9] Samtliga uppgifter rörande trafikräkningen äro hämtade ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens redogörelse därför. De citerade uppgifterna torde alltid vara lätta att återfinna.

vägarna längs de större älvarna de mest trafikerade, särskilt i sina nedersta delar. Relativt stor trafik har också vägen Jörn—Arvidsjaur i motsats till vägen Piteå—Arvidsjaur, vilket visar, att Pite lappmark trafikgeografiskt är knuten till Västerbottens län.

I lappmarkerna är annars, så fort vi komma på något avstånd från de större samhällena, trafiken mycket liten även på huvudvägarna. Vid en räknepunkt å vägen Arvidsjaur—Arjeplog, belägen nära sistnämnda samhälle, räknades ett 30-tal fordon per dygn till och från vardera riktningen. Färjan vid Nedre Soppero å vägen Vittangi—Karesuando användes av blott ett 20-tal fordon per dygn (i detta fall är alltså trafiken till och från två riktningar sammanslagen). På andra lappmarksvägar (framförallt ödebygdsvägarna) är trafiken vanligen mycket obetydlig. Vid vägskälet vid Kolmisjaur, där en väg mot N. Bergnäs tar av från vägen Arvidsjaur—Arjeplog var det inalles blott ett drygt tiotal fordon, som svängde in på resp. ut från den förra vägen. Vid vägskälet vid Norden i södra delen av Jokkmokks socken var trafiken på var och en av vägarna till Älvsbyn, Kåbdalis och Moskosel blott 10 à 20 fordon per dygn. Nurmasuando färjställe å vägen Gällivare—Masugnsbyn användes endast av 4 fordon om dygnet; vid Lappeasuando färjställe (1938 ersatt av bro) å vägen Gällivare—Svappavaara var dock trafiken nästan den tiodubbla.

I samma mån som landsvägsnätet utbyggdes, blev säkerligen *trafikfördelningen* under året betydligt jämnare än tidigare. Sommaren kom så småningom att överta vinterns roll som viktigaste trafikperiod. Särskilt under 1920-talet, innan man i större utsträckning börjat ploga vägarna för automobiltrafik, torde sommarmaximet varit utpräglat. De specialräkningar av trafiken, som förekommo vid sju någorlunda jämnt fördelade tidpunkter under tiden 1 juli 1936—30 juni 1937, visade ett markerat sommarmaximum under juni—augusti och ett lika markerat vinterminimum under december—februari. Under det förra var den totala fordonstrafiken omkring dubbelt så stor som under det senare. Den förhållandevis obetydliga trafiken av hästfordon uppvisade emellertid maximum under vintern.

Det ovanstående innebär en stark generalisering, som har sin orsak i de få räknetillfällena och räknepunkterna. Om räknetillfällena varit flera, torde man ha kunnat konstatera ett ganska markerat trafikminimum även under tjällossningen.

## Reshastighet.

Utbyggandet av landsvägsnätet inom länet medförde, att resorna kommo att ta betydligt kortare tid, än vad som krävts tidigare särskilt för resor sommartid. Om vi anta en effektiv restid av 8—9 timmar per dygn och en reshastighet av milen på 1¼ timme, tog omkring år 1880 resan från Luleå till Arvidsjaur 2½ dag, till Jokkmokk ungefär samma tid, till Gällivare 3½ dag, till Pajala (över Haparanda) 5 och till Vittangi 7 dagar.

Järnvägarna och automobilerna ha nedbragt tidsavstånden till bråkdelar mot tidigare. William-Olsson har till en undersökning över Norrlands näringsliv bifogat en karta över tidsavstånden från städer och större handelsorter (inom Norrbottens län uteslutande städer).[10] Denna isokronkarta baserar sig på 1939 års sommartidtabeller för tåg- och omnibusförbindelser. Den ger en klar bild av de nutida resmöjligheterna, varför jag nöjer mig med att hänvisa till den. Jag skall emellertid lämna några uppgifter om nuvarande tidsavstånd från Luleå till ett antal platser för att därigenom öka möjligheten till direkta jämförelser av reshastigheten vid olika tider. Uppgifterna äro hämtade ur »Sveriges kommunikationer» 1939, sommartidtabellen. De avse snabbaste förbindelse med reguljär tåg-, båt- eller bussförbindelse.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Från | Luleå | till | Boden | 0.40 | tim. |
| » | » | » | Råneå | 1.10 | » |
| » | » | » | Älvsbyn | 1.41 | » |
| » | » | » | Kalix | 2.40 | » |
| » | » | » | Gällivare | 3.35 | » |
| » | » | » | Haparanda | 4.40 | » |
| » | » | » | Överkalix | 4.45 | » |
| » | » | » | Kiruna | 4.56 | » |
| » | » | » | Övertorneå | 5.10 | » |
| » | » | » | Arvidsjaur | 6.02 | » |
| » | » | » | Riksgränsen | 7.06 | » |
| » | » | » | Arjeplog | 8.40 | » |
| » | » | » | Korpilombolo | 9 | » |
| » | » | » | Pajala | 9.30 | » |
| » | » | » | Nikkaluokta | 12 | » |
| » | » | » | Kvikkjokk | 14 | » |
| » | » | » | Vaisaluokta | 36 | » |

[10] Stat. Off. Utredn. 1943: 39, plansch.

# Zusammenfassung.

Die vorliegende Arbeit, mit dem Titel »Die Wege im Län Norrbotten», behandelt die verkehrsgeographische Entwicklung im Regierungsbezirk (schwed. Län) Norrbotten vom 16. Jahrhundert bis in unsere Zeit (1940). Der Schwerpunkt der Darstellung wurde auf die Behandlung des einen der beiden Hauptelemente der Verkehrsgeographie, nämlich der Verkehrswege, gelegt, doch wurde auch gewissen Äusserungen des Verkehrs (Fuhrwesen, Grösse des Verkehrs und Verteilung auf verschiedene Zeiten des Jahres sowie Reisegeschwindigkeit) ein nicht geringer Platz eingeräumt.

Der Verf. benutzt den Begriff Weg in weitem Sinne, nämlich gleichbedeutend mit Beförderungslinie, die von Reisenden oder zum Warentransport benutzt wird. Die meisten Wegtypen werden behandelt, doch bleiben einige ausserhalb der Diskussion, wie Eisenbahnen, gewisse Wege im Dienst der modernen Waldwirtschaft (Flösswasserläufe, Winterwege zu Holztransporten) und die Wanderwege der Lappen. Auch in sonstiger Hinsicht hat sich der Verf. infolge der weiten Ausdehnung des Themas zu gewissen Einschränkungen gezwungen gesehen.

Ein volles Verständnis für die Ausbildung des Wegewesens zu verschiedenen Zeitpunkten lässt sich nicht ohne eingehende Kenntnis der natur- und kulturgeographischen Bedingungen gewinnen. Die Darstellung derselben hat der Verf. deshalb aus gutem Grunde verhältnismässig ausführlich gehalten.

Die Entwicklung des norrbottnischen Wegewesens lässt sich in zwei Perioden einteilen, wobei sich die Grenze zwischen ihnen auf die Mitte des 19. Jahrhunderts legen lässt. Während der ersten Periode bildeten die Naturwege, d.h. Wasser- und Winterwege sowie Fusspfade, den vorherrschenden Einschlag im Gesamtbild der Wege, während es nur einige wenige Fahrwege gab. Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Ausbau eines Fahrwegnetzes im Län ernstlich in Angriff genommen.

Für schwedische Verhältnisse muss das Län Norrbotten als mit Naturwegen gut ausgestattet angesehen werden. Die Schneedecke hat eine Dauer von 6 Monaten oder noch mehr, und die Schlittenreisen ermög-

lichende Zeit ist nur unbedeutend kürzer. Natürliche Wasserwege finden sich in reicher Zahl, welches der Verf. mit Taf. (Pl.) II veranschaulicht. In dieser wurde eine gradweise Abstufung der Stromläufe vorgenommen je nach ihrer Befahrbarkeit durch Stromschnellenboote, welches kleinere Boote von etwas verschiedenem Typ sind, die zu Fahrten auf den Strömen benutzt werden (siehe Fig. 4). Ein deutlicher Unterschied bezüglich der Fahrbarkeit lässt sich zwischen den nördlichen und südlichen Strömen des Läns wahrnehmen. Die Ströme (schwed. Älv) Muonio und Torne, die bis von den Quellseen fahrbar sind, stellen das eine Extrem dar, der unterhalb der 130 km langen Seenkette fast ganz unfahrbare Skellefteälv das andere. Dieser Unterschied besteht nicht nur zwischen den grossen Strömen, sondern auch zwischen den Wald- und Küstenflüssen sowie den Nebenströmen.

Während des Herbsts und vor allem während des Frühjahrs kommt jedoch eine Periode vor, wo ein Fortkommen längs der Naturwege stark erschwert ist. Das Eis will weder tragen noch bersten, und dazu tritt im Frühjahr, dass sich der viele Dezimeter tiefe Schnee im Schmelzen befindet.

Die Einwohnerzahl im Län Norrbotten dürfte sich zu Beginn des 17. Jahrhunderts auf ungefähr 12 000 Personen belaufen haben, im Jahr 1750 auf za. 16 500 und 1850 auf nahezu 60 000. Die Ziffern schliessen auch einige tausend nomadisierende Lappen ein (1750 gut 4 000). Die bodenständige Besiedlung war bis in späte Zeit stark in der unmittelbaren Nähe der Küste konzentriert sowie an den Ufern der unteren fahrbaren Läufe der Ströme. Dies ergibt sich eindeutig aus Taf. III, die die Verbreitung der Besiedlung in den Jahren 1600 und 1750 zeigt. — Das Wirtschaftsleben trug bis in späte Zeit das Gepräge der Selbsthaushaltung, welches der Verf. u.a. durch Angaben über den Umfang des Handels zeigt. Zu den wichtigsten Exportwaren gehörten Fische (gesalzen oder getrocknet) und Butter, doch dürfte die Ausfuhr jeder dieser Waren selten mehr als einige wenige hundert Tonnen betragen haben. Auch die Angaben, die bezüglich der Einfuhr ins Län wie für seinen Binnenhandel geliefert werden, zeigen, dass der Warenumsatz relativ unbedeutend war. Dazu kam, dass die Handelswaren beinahe ausschliesslich aus solchen bestanden, denen eine lange Lagerzeit nichts ausmachte. — Wir kommen infolgedessen zu der Schlussfolgerung, dass sich die natürlichen Beförderungswege, nämlich Wasser- und Winterwege, in den meisten Fällen als völlig ausreichend erwiesen haben müssen. Ausserdem liessen die finanziellen Verhältnisse infolge ihres unzureichenden Charakters eine grössere Zahl von Wegebauarbeiten nicht zu. Gegen den Hintergrund dieser Tatsache muss

übrigens die Einstellung des Wirtschaftslebens auf Selbsthaushaltung teilweise betrachtet werden.

Von Seite der Behörden dürfte schon früh ein während aller Jahreszeiten fahrbarer Weg die Küste entlang gefordert worden sein. Schon gegen Mitte des 16. Jahrhunderts scheint an einem solchen gearbeitet worden zu sein, aber erst während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde er in seiner Gesamtheit für Fuhrwerke anwendbar. Die Erstreckung des Küstenweges zu verschiedenen Jahren ergibt sich aus Taf. IV und V. — Grössere Forderungen an Wege wurden auch von den Bergwerken gestellt, die zu verschiedenen Zeitpunkten im Län angelegt wurden.

Gegen Mitte der 30-er Jahre des 17. Jahrhunderts entdeckte man Vorkommen von Silbererz bei Nasafjäll nahe der norwegischen Grenze. Sie wurden vom Staat etwas über 20 Jahre lang bearbeitet, doch war die Ausbeute äusserst schwach. Schon in einem frühen Stadium begann man zwecks Einrichtung einer fortlaufenden Proviantzufuhr zur Grube einen Sommerweg von der Gegend von Piteå bis zur grossen Seenkette des Skellefteälv anzulegen. Infolge des ungünstigen Geländes musste man jedoch die Pläne zur Weiterführung dieser Arbeit schon nach wenigen Jahren aufgeben. Statt dessen konzentrierte man seine Kräfte auf einen anderen, südlicheren Weg, der von der Gegend von Skellefteå zur am weitesten nach Osten reichenden Bucht des Sees Storavan führte. Auch dieser Weg war indessen für Fuhrwerke nur für kurze Strecken befahrbar, trotzdem er den geeigneten Linien im Gelände besser folgte als der ältere Weg. Die Erstreckung dieser beiden Wege ergibt sich aus Fig. 8.

Ungefähr gleichzeitig mit dem Aufhören des Bergbaus bei Nasafjäll begann man die Silbervorkommen bei Kedkevare zu bearbeiten, die gleichfalls weit drinnen im Hochgebirge lagen. Der damals angelegte Sommerweg führte nur kurze Strecken über Land (siehe Fig. 9) und liess sich hier am ehesten als Reitweg bezeichnen.

Die gegen Mitte des 17. Jahrhunderts angelegten Kengiswerke, in denen Eisen und Kupfer erzeugt wurden, hatten insofern eine günstigere Lage, als sie in der Nähe des fast ganz fahrbaren Torneälv gelegen waren. Von den Gruben zum Älv (siehe Fig. 10) und entlang einigen beschwerlicheren Stromschnellen desselben wurden kürzere Fahrwege angelegt. Ausserdem wurde in den 50-er Jahren eine umfassende Stromsäuberung des Älv vorgenommen, um Fahrten mit grösseren Booten zu ermöglichen, doch scheint diese keine bleibenden Ergebnisse gebracht zu haben.

Um das Jahr 1740 begann man die reichen Eisenerzvorkommen bei Gällivare zu bearbeiten. Grössere Wegebauarbeiten wurden jedoch nicht vorgenommen, sondern das Erz wurde im Winter zum Rånetal ver-

frachtet, später auch nach dem Lule- und Kalixtal, wo es Hochöfen gab (siehe Fig. 28).

Zu den wichtigsten Exportwaren gehörten ausser den früher erwähnten auch Waldprodukte. Die Ausfuhr von Brettern und Bohlen pro Jahr betrug in den 30-er Jahren des 18. Jahrhunderts zwischen 15 000 und 20 000 Zwölfter, hundert Jahre später zwischen 25 000 und 30 000 Zwölfter. Der Export von Teer nahm während der letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts stark zu. Zu Beginn der 70-er Jahre des 18. Jahrhunderts betrug er ungefähr 10 000 Fass (à za. 125 l) pro Jahr, und 10 Jahre später war er schon zu etwa der doppelten Menge gestiegen. Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stieg der Export mehrfach bis 30 000 Fass oder darüber. In den Fällen, wo die Sägen und Teergewinnungsplätze in gewisser Entfernung von der Küste lagen — dass dies in grossem Umfang der Fall war, ergibt sich u.a. aus Fig. 23, die zeigt, wo Teerbrennerei im Jahr 1822 stattfand — wurden die Holzwaren und Teerfässer zu Flössen vereinigt auf den Strömen zur Küste geflösst. Diese Flösserei wurde an mehreren Stellen durch Stromschnellen stark erschwert. Um sie und natürlich auch die Bootsfahrt zu erleichtern, wurden in den 20-er Jahren des 19. Jahrhunderts grössere Stromsäuberungsarbeiten im Län eingeleitet. Einige Jahre lang wurden grosse Arbeiten im Kalixälv durchgeführt, aber infolge des wenig geglückten Ergebnisses nicht auf andere Ströme ausgedehnt.

Nach den vom Verf. unternommenen Berechnungen gab es im Jahr 1850 ungefähr 800 km Fahrwege im Län, wovon jedoch 300 km als schlecht zu bezeichnen waren. Sie lagen fast sämtlich im Küstengebiet. Entlang dreien der grössten Ströme, Torne, Lule und Pite, führten jedoch Fahrwege bis zu 80 km landeinwärts. Im gesamten Innern des Läns bildeten die Ströme die Sommerwege, und insoweit sie nicht fahrbar waren, gab es Fusspfade. Die Kombination Wasserweg-Fusspfad war ein für dieses Gebiet sehr kennzeichnender Zug. Zwischen dem »Fahrweggebiet» und dem »Fusspfadgebiet» war vielerorts eine Übergangszone ausgebildet, wo man während des Sommers mit Zugpferden schleifte und mit Hilfe besonderer Schleifen (siehe Fig. 35) die Waren zum nächsten Wasserlauf oder Fahrweg transportierte. Fig. 24 gibt hierfür ein Beispiel. — Während die Sommerwege in grossem Umfang aus den Strömen gebildet wurden oder ihnen entlangführten, waren die Winterwege weniger abhängig von ihnen. Seit altersher gab es eine grosse Anzahl besonderer Winterwege zwischen den Stromtälern, was Taf. VI für die Verhältnisse von 1860 veranschaulicht. Die Übereinstimmung zwischen dem damaligen Winterwegnetz und dem heutigen Fahrwegnetz ist viele Male in die Augen fallend.

Schon während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Bevölkerungszunahme verhältnismässig stark gewesen, und sie steigerte sich kräftig während der zweiten. 1890 war die Einwohnerzahl des Läns zu über 100 000 Personen angewachsen und 1930 zu fast 200 000 (siehe Fig. 48). Die Besiedlung war nicht mehr so eindeutig im Küstengebiet konzentriert. Somit beherbergten die mittleren und westlichen Teile (Lappmarken) im Jahr 1940 eine Bevölkerung von 63 000 Personen. — Gleichzeitig mit dieser schnellen Volksvermehrung wurde das Wirtschaftsleben von Selbsthaushaltung zu Geldwirtschaft umgelegt. Diese allmähliche Verändrung lässt sich teilweise in der öffentlichen Berufsstatistik verfolgen. Noch 1870 betrug die Landwirtschaftsbevölkerung über 85 % der Gesamtbevölkerung des Läns, während sie 1940 nicht 40 % erreichte. Die Waldwirtschaft zeigte einen ausserordentlich starken Aufschwung. Während der jährliche Export von gesägten Holzwaren zu Beginn der 50-er Jahre des 19. Jahrhunderts 80 000 cbm nicht erreicht zu haben scheint, betrug er während der letzten Jahre des 19. Jahrhunderts durchschnittlich 460 000 cbm. Auch die weitgedehnten Waldgebiete in Lappmarken hatte man nun auszunutzen begonnen. Die Frage der Ausbeute der norrbottnischen Eisenerzvorkommen während der Jahrzehnte um die Jahrhundertwende wurde durch die Anlage der Eisenbahn Luleå—Narvik zu ihrer endgültigen Lösung geführt. Der Handel nahm stark an Umfang zu. Infolge dieser weitgreifenden Verändrungen wurde der Bedarf an Fahrwegen ungemein gesteigert. Gleichzeitig damit wurden die finanziellen Voraussetzungen für einen Ausbau des Fahrwegnetzes des Läns geschaffen. Vom Jahr 1841 an wurden staatliche Subventionen zur Anlage neuer und Änderung alter Fahrwege bewilligt, und diese Subventionen wurden mit den Jahren immer grösser. Während des letzten Jahrzehnts des 19. Jahrhunderts wurde auch mit der Bewilligung von Staatsbeiträgen zur Instandhaltung der Wege begonnen, und auch diese Subventionen wurden schnell grösser. Weiterhin wurde durch ein Gesetz vom Jahr 1891 die Wegebaupflicht auch auf andere Gruppen als die Bauern ausgedehnt, denen sie früher allein obgelegen hatte.

Die öffentlichen Wege, d.h. die von grösseren Genossenschaften (Gemeinden oder Kreisen, schwed. Socken bzw. Tingslag) instandgehaltenen Fahrwege, hatten 1850 eine Länge von insgesamt etwa 400 km. Die Weglänge war 1870 auf 1 000 km, 1890 auf 1 500, 1920 auf 3 200 und 1940 auf nicht weniger als 6 700 km gewachsen. Siehe Fig. 49. Die ungemein schnelle Entwicklung während der beiden letzten Jahrzehnte erklärt sich aus dem Auftreten der Automobile (betreffs der Zahl derselben während der Zeit 1919—1939 siehe Fig. 55).

Das Aussehen des öffentlichen Wegnetzes zu verschiedenen Zeitpunkten während der Periode 1860—1940 lässt sich auf der Kartenserie Taf. VII und VIII verfolgen. Nur einige auffallendere Züge in der Entwicklung seien hier hervorgehoben.

Während der 60-er Jahre des 19. Jahrhunderts wurden mehrere lange Wege ins Landinnere angelegt. Das Län war während einer langen Spanne von Jahren von schweren Missernten heimgesucht worden, und auf Grund von Transportschwierigkeiten war damals im Innern des Läns bei mehrfacher Gelegenheit schwere Not entstanden. Hauptsächlich zur Verhütung solcher Verhältnisse und zur Beschaffung von Arbeitseinkommen für die Bevölkerung wurde zur Anlage dieser Wege geschritten. Mehrere von ihnen wurden so gelegt, dass fahrbare Teile von Wasserläufen benutzt werden konnten.

Noch im Jahr 1890 gab es ausser im Küstenbereich keine Querverbindungen zwischen den Stromtälern. In der Folgezeit wurden indessen mehrere solcher Wege angelegt. Zu nicht geringem Teil wurden sie als Zufahrtswege zu den Eisenbahnen gebaut. Diesen Charakter tragen auch viele andere unter den öffentlichen Wegen. Besonders während der letzten Jahrzehnte wurde von kleineren Besiedlungsbereichen eine grosse Zahl von Ausfahrtswegen angelegt. Zu ihnen gehören auch die sog. Wildniswege (Ödebygdsvägar), die sich durch dünn besiedelte Gebiete erstrecken. Die Anlage von ihnen wurde durch aussergewöhnlich hohe Staatsbeiträge ermöglicht. Insgesamt gab es im Jahr 1940 nahezu 1 000 km Wildniswege. Einige von ihnen erstreckten sich bis in das sonst völlig weglose Hochgebirge.

Die privaten Fahrwege unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich ihrer Verwaltung, sondern auch einen in der Regel niedrigeren Standard von den öffentlichen. Auch deren Länge nahm von der Mitte des 19. Jahrhunderts stark zu, obschon genaue Ziffern nicht zu erhalten sein dürften. Viele unter den Dörfern im Küstenbereich legten während des 19. Jahrhunderts Ausfahrtswege an, nachdem die letzte grosse Flurbereinigung (Laga skifte) durchgeführt worden war. Von mehreren wassergetriebenen Sägen im Innern des Läns liessen die Besitzer Wege anlegen. Besonders im 20. Jahrhundert wurden zur Ausnutzung der Wälder eine grosse Zahl von Fahrwegen angelegt, vor allem in Staatswäldern, in geringerem Umfang auch in anderen Wäldern. Von solchen wurden insgesamt über 1 000 km angelegt. Mehrere von ihnen sind von der öffentlichen Wegebauverwaltung übernommen worden. Ferner wurden mit Staatsbeiträgen bis 1940 ungefähr 1 000 km private Ausfahrtswege und etwa 300 km zur Kultivierung dienende Wege (Odlingsvägar) angelegt.

Während der letzten Jahrzehnte des 19. und dem ersten des 20. Jahrhunderts wurden eine grosse Anzahl von Fusspfaden mit Stegen über sumpfiges Gelände versehen, um die Sommerarbeiten im Wald zu erleichtern (Fig. 54 zeigt die stegversehenen Pfade in einem kleineren Gebiet). Während der 20-er und 30-er Jahre des 20. Jahrhunderts sind die stegversehenen Pfade in gewissem Ausmass durch Radfahrwege ersetzt worden (siehe Fig. 64). 1940 gab es im Län ungefähr 950 km von ihnen, und sie bildeten zum Teil wirkliche Netze (siehe Fig. 57).

Mit der Anlage eines Fahrwegnetzes im Län sind die alten Wasser- und Winterwege nach und nach ausser Gebrauch gekommen, und der Verf. gibt hierfür eine Reihe von Daten.

Der Verf. hat eine Untersuchung durchgeführt, inwieweit das heutige Wegnetz dem Bedarf genügt. Eine besondere Aufmerksamkeit wurde dabei der Frage gewidmet, in welchem Umfang es Siedlungen ohne Fahrwege gibt. Der Verf. kommt zu dem Ergebnis, dass am 1. Januar 1943 über 5 000 Personen in einer grösseren Entfernung als 1.5 km von Fahrwegen wohnten. Die nähere Verteilung dieser Bevölkerung ergibt sich aus Taf. IX.

In älteren Zeiten waren auch die Wege, die dem Fernverkehr dienten, so gelegt, dass sie auch die etwas abseits von der Hauptrichtung gelegenen Siedlungen passierten. Taf. IV und V geben hierfür mehrere Beispiele. Bevor die Lappmarken in etwas grösserem Umfang besiedelt worden waren, spielten die Wanderaufenthaltsplätze der Lappen eine ähnliche Rolle für die Streichrichtung der Wege, was Fig. 30 zu zeigen beabsichtigt. Modernere Gesichtspunkte begannen sich schon gegen Mitte des 19. Jahrhunderts geltend zu machen, haben aber erst im Zeitalter des Autoverkehrs grösseren Anschluss gefunden.

Ein äusserst kennzeichnender Zug der Fahrwege früherer Zeiten war, dass sie sumpfigem Gelände auf jeden Preis auswichen (siehe Fig. 14). Auch Brückenbauten wurden soweit als möglich vermieden. Die Wege nach Nasafjäll, die beide als Fahrwege benutzt werden sollten, wurden z.B. auf weite Strecken auf die Wasserscheiden verlegt (siehe Fig. 13). Die älteren Fahrwege erhielten hierdurch in hohem Grad den Charakter von Höhenwegen. Steile Steigungen waren üblich. Gern wurden die Wege über Heideland gelegt. Das kultivierte Land durchschnitt man so wenig als möglich (siehe Fig. 31).

Auch bezüglich der Linienführung zeigten sich modernere Tendenzen erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts. Das sumpfige Gelände wurde nicht länger mit derselben Scheu vermieden, und die Höhenwege kamen hierdurch in grossem Umfang zum Verschwinden. Besonders nach dem

Aufkommen der Autos wurde Geradlinigkeit in der Horizontalebene angestrebt. Da die Wege in grossen Teilen des Läns recht jung sind, konnten bei den meisten von ihnen moderne Grundsätze angewandt werden. Die Fig. 61 und 63 geben ein Paar Beispiele für eine solche Linienführung.

Von den beiden Wegen nach Nasafjäll sind Reste erhalten, die zeigen, wie die besseren Wege des 17. Jahrhunderts gebaut waren. Wo die Wege über festen Boden führten, hatte man grössere Steine aus der Fahrbahn weggeschafft, doch scheint ein Auffüllen von Erde nicht vorgenommen worden zu sein. Über die Moore wurden Knüppeldämme gelegt. — Die technischen Hilfsmittel waren zum Bau grösserer Brücken unzureichend, und noch zu Beginn der 30-er Jahre des 18. Jahrhunderts hatte der Küstenweg durch das Län nicht weniger als 8 Fährplätze.

Die Technik beim Wegebau scheint sich während des 18. Jahrhunderts bedeutend verbessert zu haben, wovon u.a. zu dieser Zeit ausser Anwendung gekommene Reste des Küstenweges zeugen. Er war oft mehr als 4 m breit und hatte infolge regelmässigen Kieselns einen gut ausgebildeten Wegkörper. Der Weg wurde an mehreren Stellen von Gräben begleitet. Mehrere der früheren Fährplätze wurden durch Brücken ersetzt. Diese wurden nun häufig ganz aus Stein errichtet (Fig. 32 zeigt eine Steinbrücke aus den 70-er Jahren des 18. Jahrhunderts). Während des 19. Jahrhunderts wurden die Fahrwege noch mehr verbessert. Schwedische und ausländische Reisende zeugen oft von ihrem hohen Standard. Indessen klagte man über die Beschaffenheit der Wege zur Zeit des Auftauens des Bodens. In grossen Teilen des Läns, besonders unterhalb der höchsten nacheiszeitlichen Küstenlinie, besteht nämlich der Boden aus Gärlehm. Beim Gefrieren saugt dieser grosse Mengen von Wasser auf, die als Eisschichten eingelagert werden. Beim Auftauen wird der Wasserüberschuss frei, wobei die Festigkeit des Bodens zu einem Bruchteil verringert wird. Schon bei unbedeutender Belastung durch den Verkehr kann die Fliesserde aus beträchtlicher Tiefe heraufgepresst werden (siehe Fig. 3). Ausführlichere quartärgeologische Karten gibt es nicht. Die vom Verf. vorgenommene Untersuchung über das Vorkommen von Gärlehm als Wegunterlage ums Jahr 1940 (siehe Taf. I) ist indessen dazu geeignet, seine Verbreitung zu beleuchten. — Der Autoverkehr hat die Forderungen an die Beschaffenheit der Wege stark gesteigert. Dem Material der Fahrbahn wird nunmehr eine solche Zusammensetzung verliehen, dass es sowohl eine gute Tragfähigkeit bei Übersättigung an Wasser als Zusammenhalt bei Trockenheit besitzt. Vor kurzem angelegte Wege mit etwas stärkerem Verkehr sind mit einer Tragschicht aus Schotter versehen. Werden Moore passiert, sind sie durch Gräben in grossem

Umfang entwässert worden. Wo die Unterlage aus Gärlehm besteht, sind gewöhnlich Gegenmassnahmen gegen seine Auswirkungen vorgenommen worden. Trotz dieser Vorkehrungen können indessen Frostschäden nicht vermieden werden. — Die Wege im Län sind immer noch zu fast hundert Prozent Kieswege. Ein anderer kennzeichnender Zug ist die geringe Wegbreite. Die meisten der öffentlichen Wege haben nämlich eine Breite von weniger als 4.5 m. Noch immer kommt eine grosse Zahl von Fährplätzen vor (40 auf den öffentlichen Wegen im Jahr 1938), doch sind viele durch Brücken ersetzt worden. Die längsten Brücken messen über 400 m (Fig. 66). Während die Brücken in älterer Zeit aus Holz oder Stein errichtet wurden, begann man während der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts auch Eisen als Baumaterial zu verwenden. In den letzten Jahrzehnten wurde eine grosse Zahl von Betonbrücken gebaut.

Im Winter, wenn das Eis Seen und Wasserläufe überbrückte, die Moore gefroren und der Schnee alle kleineren Unebenheiten ausglich, bediente man sich in älterer Zeit aller Möglichkeiten, den Weg abzukürzen und ein gleichmässigeres Profil zu gewinnen. Dem gegen Mitte des 18. Jahrhunderts benutzten Küstenweg, der eine Länge von 260 km hatte, folgte man zur Winterzeit nur auf einer Strecke von 100 km. Der Winterweg war ungefähr 30 km kürzer. — Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein war das Ren in grossen Teilen des Läns das wichtigste Zugtier. In solchen besonders dünn besiedelten Gebieten, wo es schwer war, die Winterwege offen oder gepflügt zu halten, war es infolge der beträchtlichen Schneetiefe oft undenkbar, Pferde als Zugtiere zu benutzen, während das Ren dagegen verhältnismässig gut der Sache gewachsen war. Fig. 18 zeigt die Gebiete, in denen gegen Ende des 17. Jahrhunderts Pferd (gestrichelt) bzw. Ren zur Winterzeit als Zugtiere benutzt wurden. Die »Renwege» hatten eine Linienführung, die sich in mehrfacher Hinsicht von der der »Pferdewege» unterschied. Unter anderem mussten sie so gelegt werden, dass Renweiden vorkamen.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Landbevölkerung verpflichtet, bei den Gasthöfen, die es seit den 40-er Jahren des 17. Jahrhunderts im Län gab, Pferde und Kutscher zur Verfügung der Reisenden zu halten. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts übernahmen die Gastwirte allein den Fuhrverkehr, erhielten jedoch bald Konkurrenz durch Fuhrleute in den Städten und auch von seiten der Eisenbahnen. Der alte Fuhrverkehr erhielt seinen Todesstoss durch die Autos. — Die Warentransporte mussten in älterer Zeit auf private Initiative hin besorgt werden. Indessen

war auf den Wegen nach Nasafjäll und Kedkevare eine feste Transportorganisation eingerichtet, wobei in den Lappmarken die Fuhren durch Lappen besorgt wurden.

Der Verkehr auf den norrbottnischen Wegen war bis in späte Zeit unbedeutend, was sich zum Teil schon aus Angaben über den Umfang des Handels ergibt. Über die Grösse des Verkehrs seien einige beleuchtende Notizen gestattet. So wurden vom Handelsgebiet der Stadt Piteå im Jahr 1637 nur kaum tausend Reisen in die Stadt unternommen, um dort Waren abzusetzen. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts benötigten die Bürger Piteås nur etwa 80 Rentiere für ihre jährlichen Reisen nach den Lappmarken. Nach und von den verschiedenen Bergwerken gab es jedoch recht bedeutende Transporte. Von den Silbergruben bei Nasafjäll wurden während der 40-er Jahre des 17. Jahrhunderts jährlich 600 bis 700 Renlasten Erz verfrachtet. Während der Blüteperiode der Kengiswerke wurden pro Jahr zehntausende Renlasten Holz zu ihnen transportiert. Von Gällivare wurden während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zu 1 800 Tonnen Eisenerz (siehe Fig. 45) wegverfrachtet, was mehr als 10 000 Renlasten oder 2 000 Pferdelasten entspricht. — Während des letzten Jahrhunderts hatte der Verkehr eine starke Zunahme aufzuweisen. Nach der Wegverkehrszählung von 1936 wurde der Küstenweg pro Tag von mehreren hundert Gefährten befahren. Viele von den Wegen im Innern des Läns haben jedoch immer noch einen geringen Verkehr, oft weniger als 10 Gefährte pro Tag.

In älterer Zeit, als der Hauptteil des Verkehrs auf Wasser- und Winterwegen vor sich ging, war er ziemlich stark auf drei Sommermonate (Juni—August) und fünf Wintermonate (November—März) konzentriert. Im Innern des Läns mussten infolge des Mangels an fahrbaren Flüssen die Warentransporte auf den Winter verlegt werden. War der Verkehr gering, gab es Schwierigkeiten, die Winterwege den ganzen Winter über offen zu halten, und die Reisen wurden dann in den Vorwinter verlegt, bevor der Schnee grössere Mächtigkeit erlangt hatte. — Die Verteilung des Verkehrs über das Jahr ist heutzutage bedeutend gleichmässiger, doch lässt sich auf den öffentlichen Wegen ein deutliches Sommermaximum während Juni—August und ein Winterminimum während Dezember—Februar wahrnehmen.

Die Reiseentfernungen in Tagen von Luleå nach verschiedenen Stellen des Läns ungefähr vom Jahre 1800 ergeben sich aus Fig. 47. Eine Reise von Luleå nach den am weitesten abgelegenen Kirchen des Läns (Enontekis und Jukkasjärvi) beanspruchte über 10 Tage. In umgekehrter Richtung, nämlich talabwärts auf den oft schnellfliessenden Strömen, gingen

die Reisen bedeutend schneller vor sich. Durch das Zustandekommen eines Fahrwegnetzes, den Bau von Eisenbahnen und das Auftreten der Autos sind die Reisezeiten sehr stark herabgesetzt worden. Längere Zeit als 24 Stunden benötigen heutzutage nur Reisen nach den am ungünstigsten gelegenen Gebieten im Hochgebirge.

## Meddelanden från Upsala Universitets Geografiska Institution

## Ser. A.

Nr 1. JOHN FRÖDIN: Om fäbodbebyggelsens utbredning och olika typer i Europa. (Résumé en français: La distribution et les types divers de l'habitat d'estivage en Europe.) 19 pp., 6 fig., 2 pl. 1929.

Nr 2. JOHN FRÖDIN: En resa genom Turkiet 1930. (Eine Reise durch die Türkei i. J. 1930.) 29 pp., 29 fig. 1931.

Nr 3. FILIP HJULSTRÖM: Das Transportvermögen der Flüsse und die Bestimmung des Erosionsbetrages. 15 pp., 3 fig. 1932.

Nr 4. JOHN FRÖDIN: Istánbul och Ankara. (Résumé en français: Istánbul et Ankara.) 14 pp., 9 fig. 1931.

Nr 5. JOHN FRÖDIN: Quelques traits de la végétation et de l'habitat pastoral de la Turquie du Nord. 35 pp., 20 fig. 1932.

Nr 6. JOHN FRÖDIN: Axel Hamberg. En minnesteckning. (Axel Hamberg. Ein Nekrolog.) 4 pp., 1 fig. 1933.

Nr 7. GERD ENEQUIST: Till tolkningen av begreppet åkerland. Studier i Västerbottens äldre jordeböcker. (Résumé en français: Un vieux terme agricole du cadastre suédois de la province de Västerbotten.) 9 pp. 1934.

Nr 8. ERIK JOHANSSON: Studien im Gebiete zwischen Torp und Snickaregården, der Kamelandschaft von Valle Härad, Västergötland, Schweden. 21 pp., 10 fig., 1 pl. 1934.

Nr 9. NILS-GERHARD JOHANSSON: Vegetationen på Halle- och Hunnebergs rasmarker. (Die Vegetation der Schutthalden von Halle- und Hunneberg.) 38 pp., 19 fig. 1935.

Nr 10. FILIP HJULSTRÖM: Studies of the Morphological Activity of Rivers as Illustated by the River Fyris. 307 pp., 51 fig., 3 pl. 1935.

Nr 11. GERD ENEQUIST: Övre Norrlands storbyar i äldre tid. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Grossdörfer der Landschaft Västerbotten früherer Jahrhunderte.) 42 pp., 6 fig. 1935.

Nr 12. OLLE VEIRULF: Bygdestudier i Västerdalarna. Bebyggelsen i Lima och Transtrands socknar under 1600-talet, sådan den framträder i de historiska akterna. (Mit deutscher Zusammenfassung: Siedlungsgeographische Studien in Västerdalarna.) 80 pp., 2 pl. 1935.

Nr 13. OLLE VEIRULF: Vägar i Lima och Transtrand under 1600-talets senare del. (Wege in Lima und Transtrand in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts.) 21 pp., 1 pl. 1936.

Nr 14. FILIP HJULSTRÖM: Einige morphologische Beobachtungen im südöstlichen Storsjögebiet in Jämtland, Schweden. 15 pp., 12 fig. 1937.

Nr 15. GUNNAR LINDGREN: Odlingssystemen i Västergötland före den agrara revolutionen. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Wirtschaftssysteme Västergötlands.) 8 pp., 2 fig. 1937.

Nr 16. JOHN FRÖDIN: La morphologie de la Turquie sud-est. 29 pp., 20 fig., 1 pl. 1937.

Nr 17. ERIK LJUNGNER: Terräng och jordbruksbebyggelse i Bohuslän. (Mit deutscher Zusammenfassung: Terrain und landwirtschaftliche Siedlung in Bohuslän, Schweden.) 153 pp., 15 fig., 1 pl. 1938.

Nr 18. JOHN FRÖDIN: En resa genom östra Turkiet 1936. (Eine Reise durch die östliche Türkei i. J. 1936.) 30 pp., 18 fig. 1937.

Nr 19. SVEN-ERIK NORDIN: The Distribution of Swedish Foreign Trade via Swedish Ports and Frontier Railways. 12 pp., 2 fig. 1937.

Nr 20. EVA OLIVECRONA: Ravinerna i Gustafs enligt äldre lantmäterikartor. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die Schluchttäler in der Gemeinde Gustafs.) 12 pp., 1 pl. 1937.

Nr 21. AXEL OLSSON: Den extensiva foderfångsten i Ytterbergs by i Härjedalen. (With an English summary: Extensive Fodder-gathering in Härjedalen.) 30 pp., 9 fig. 1938.

Nr 22. FILIP HJULSTRÖM: The Principles of Construction of Instruments for Procuring Samples of Water Containing Silt. 5 pp. 1939.

Nr 23. FILIP HJULSTRÖM: Jordförstöringen i Förenta Staterna och andra länder — ett aktuellt problem. (Soil Erosion in the United States and Other Countries.) 23 pp., 11 fig. 1940.

Nr 24. FILIP HULTBLAD: De första nybyggarna i Jokkmokks och Gällivare socknar. (Mit deutscher Zusammenfassung: Die ersten Neusiedler in den Kirchspielen Jokkmokk und Gällivare.) 12 pp., 6 fig. 1940.

Nr 25. INGRID TUNELLI: Rävåladeltat. Beskrivning till en kartläggning av topografi och blockförekomster hos ett issjödelta i Bergslagen. (Das Delta von Rävåla. Beschreibung einer Aufnahme von Topographie und Blockvorkommen eines Eisseedeltas in Bergslagen.) 12 pp., 5 fig. 1940.

Nr 26. OLLE VEIRULF: Kallbergsvägen. (Der Kallbergs-Weg in Dalarna, Schweden.) 32 pp., 1 karta. 1941.

Nr 27. GERD ENEQUIST: Bygd som geografisk term. (»Bygd» als siedlungsgeographischer Ausdruck.) 15 pp. 1941.

Nr 28. TORSTEN LAGERSTEDT: Hur bondebygd blev herrgård. (Wie ein Bauerndorf in einen Herrenhof umgewandelt wurde.) 16 pp., 6 fig. 1941.

Nr 29. FILIP HJULSTRÖM: Elektrifieringens utveckling i Sverige. En ekonomisk-geografisk översikt. (Die Entwicklung der Elektrifizierung Schwedens. Eine wirtschaftsgeographische Übersicht.) 35 pp., 11 fig. 1941.

Nr 30. JOHN FRÖDIN: Övergångsformer mellan nomadliv och fast bosättning i Mellan- och Sydeuropa. (Übergänge zwischen Nomadenleben und fester Siedlung in Mittel- und Südeuropa.) 35 pp., 11 fig. 1942.

Nr 31. JOHN FRÖDIN: Afrika och Europas försörjning med tropiska vegetabilier. (Afrika und die Versorgung Europas mit tropischen Vegetabilien.) 15 pp. 1942.

Nr 32. FILIP HJULSTRÖM: Geografiundervisningen på det högre gymnasialstadiet — ett led i medborgarutbildningen. (Mit deutscher Zusammenfassung: Der Geographieunterricht während des höheren Gymnasialstadiums — ein Glied in der Staatsbürgerausbildung.) 10 pp. 1942.

Nr 33. BENGT LUNDHOLM: Säterstudier i västra Värmland. (Sennereistudien im westlichen Wärmland.) 41 pp., 5 fig. 1942.

Nr 34. GUNNAR SVEDÉN: Ljungans dalgång inom Njurunda socken. Morfologiska studier. (Das Tal des Flusses Ljungan im Kirchspiel Njurunda. Eine morphologische Studie.) 23 pp., 1 karta, 3 fig. 1942.

Nr 35. FILIP HULTBLAD: En lappmarksbeskrivning från år 1738. (Eine Lappmarkschilderung vom Jahre 1738.) 14 pp., 5 fig. 1942.

Nr 36. FILIP HJULSTRÖM: Studien über das Mäander-Problem. 37 pp., 9 fig. 1943.

Nr 37. TORSTEN LAGERSTEDT: Linnés Hammarby. Från bondeby till herresäte. (With an English summary: Linné's Hammarby — From peasant village to manor.) 29 pp., 4 fig., 1 pl. 1943.

Nr 38. GERD ENEQUIST: Skolgeografin och den ekonomiska medborgarbildningen. (Die Schulgeographie und die wirtschaftliche Staatsbürgerausbildung.) 11 pp. 1943.

Nr 39. GUNNAR HOPPE: En gammal marknadsplats i Lappmarken. (Ein alter Marktplatz in Lappland.) 10 sid. 3 fig. 1944.

Nr 40. FILIP HJULSTRÖM: Några drag ur elektricitetens geografi. (Some features of the geography of electricity.) 43 pp. 9 fig., 1 pl. 1943.

Nr 41. JOHN FRÖDIN: Les formes de la vie pastorale en Turquie. 53 pp. 16 fig. 1945.

Nr 42. LARS BUCHT: Härnösands detaljhandelsområde, en ekonomisk-geografisk studie. (Mit deutscher Zusammenfassung: Das Handelsgebiet der Stadt Härnösand.) 27 pp. 2 fig. 1944.

---

**Bokhandelspris Kr. 12: 50.**

A.-B. LUNDEQUISTSKA BOKHANDELN, UPPSALA

i distribution